car

EYLÜL
2018
SAYI 122



DEV TEST

GÜÇ savaşında son durum:
BMW M5 rakiplerini alt edebilecek mi?

Forza Alfa!

Yeni 8C süper spor ve GTV, Alfa'nın büyük planına liderlik edecek

+ Alfa Romeo, Porsche'yi mağlup etti: 510 HP'lik Stelvio, Macan'ı alt etti

Muhteşem GTV
Alfa'nın M4'ü ile tanışın

Porsche avcısı
Stelvio Macan ile karşılaşıyor

Sıradışı 8C
Alfa'nın iki koltuklu hibrit modelinin teknik sırları

EFSANE YARIŞ GERİ DÖNDÜ!
WRC HEYECANI RALLY OF TURKEY İLE KALDIĞI YERDEN TAM GAZ DEVAM EDİYOR

AYRICA



Mercedes Tasarım Yöneticisi Wagener:
Yeni felsefemiz 'Duygusal Saflık'

Hafif ve hızlı rekabet
Lotus Elise 220 cup
Audi TT RS, Alpine A110
Porsche 718 Cayman

Porsche Mission E Cross Turismo
Sessiz, sedasız ve pürüzsüz SUV



EDİTÖRDEN.

Sol Şerit

Moralleri yüksek tutmak lazım! Mücadeleye devamdayız...

Otomobil sektöründeki durgunluğun izleri yıl sonuna kadar uzayacağa benziyor.
Dövizdeki bu ani artış ve sürekli hareketlilik otomobil alıcısını beklemeye sevk etti. Temmuz ayında bir önceki yıla göre otomobil satışları yüzde 40 oranında azaldı. Ağustos rakamları bu yazıyı yazarken daha henüz açıklanmadı. Ancak satışlardaki düşüşün daha da artacağı belli...

Türkiye ekonomisinin lokomotif sektörlerinden biri olan otomotivdeki bu kan kaybı diğer sektörleri de etkileyecektir. Ve partnerleri hatta çalışanlarını da etkileyeceğini düşünüyorum.
Bu zor bir dönemeç, özellikle de otomobil sektörü için...

Yayıncılar, hür teşebbüs yayıncılık yapmaya çalışan bizler, son 3-4 ayda yüzde 60 artan kağıt baskı maliyetleri karşısında, 11 yıldır olduğu gibi dergimizi çıkarmaya ayakta kalmaya çalışıyoruz.
Umarım, otomotiv sektörü bizim bu fedakarlığımızı, adeta MEDYA DONKİŞOT'u gibi mücadelemizi görür ve süreç içerisinde takdir eder...

Bu arada, döviz umarım en kısa sürede düşer, Türk parası değerlenir de, güzel ülkemizde yayıncılık yapmaya çalışan biz medya neferleri bir nebze olsun nefes alırız.

Ve umarım, dövizdeki bu hareket, Marmaris'te 13-16 Eylül tarihleri arasında yapılacak 2018 Dünya Ralli Şampiyonası 10.ayağı Rally Turkey'i etkilemez ve organizasyon hak ettiği ilgiyi görür. Çünkü ben TOSFED Başkanı Serkan Yazıcı kardeşimi ve icraatlarını takdirle izliyorum...

Eylül'ün hepimiz için daha iyi, daha moral bulacağımız güzel bir ay olması umuduyla...

Ekim'de görüşmek üzere, sevgiyle kalın, hoşçakalın...



MAHMUT HAYIRLIOĞLU

 mahmuthayirlioglu

 @mahmuthayirli



@cardergisi

car

EYLÜL 2018







Cenap Şehabettin Sk. No:47/1 Koşuyolu - İstanbul / Türkiye
Tel: +90 216 325 39 19 pbx
Faks: +90 216 325 37 47

İMTİYAZ SAHİBİ
MH Medya Reklamcılık Ltd. Şti. adına
Melisa Hayırlıoğlu
melisa@medyalink.com.tr

GENEL MÜDÜR
Elif Eren Övdür
elif@medyalink.com.tr

GENEL YAYIN YÖNETMENİ
Mahmut Hayırlıoğlu
mahmut@medyalink.com.tr

YAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ
Ahmet Said Özen
ahmet@medyalink.com.tr

HABER MÜDÜRÜ (SORUMLU)
Yasemin Neslihan Kirpikli
neslihan@medyalink.com.tr

GÖRSEL YÖNETMEN
Rıfat Kurt

YAZI İŞLERİ
Hazal Hayırlıoğlu, Suat Çalış

KATKIDA BULUNANLAR
Fatih Yurdatapan, Yasin İnce, Tolgahan Karakaya, Berent Yaşar Göksu

REKLAM
Elif Eren Övdür
elif@medyalink.com.tr
Reklam Direktörü **Sinem Doğru**
sinem@medyalink.com.tr
Reklam Direktörü **Sibel Elhan**
sibele@medyalink.com.tr
Rezervasyon
Filiz Mutlu
filiz@medyalink.com.tr

Tel: +90 216 325 39 19
Faks: +90 216 325 37 47

Basıldığı Yer: **Ege Basım**
Esatpasa Mahallesi, Ziya Paşa Caddesi, 34704 Ataşehir/İstanbul
T: +90 216 470 44 70
F: +90 216 472 84 05

Baskı Tarihi: 29 Ağustos 2018
Yayın Türü: Yerel, süreli, aylık
Dili: Türkçe
Konusu: Otomobil
Dağıtım: Turkuvaz Dağıtım A.Ş.



DÜNYADA CAR
İngiltere, Brezilya, Çin, Güney Afrika, Hindistan, İtalya, İspanya, Ortadoğu, Romanya, Rusya, Tayland, Ukrayna, Yeni Zelanda, Yunanistan

SEKTÖREL.

Otomobiller, insanlar, hava girişleri, motorsporları ve analiz: CAR'a göre bu ay.

Güle güle Vanquish, merhaba DBS Superleggera

Vahşi tasarımı ve benzer şekilde vahşi 725 HP'siyle Aston Martin'in yeni DBS Superleggera modeli, GT tarzını daha havalı bir yolla yeniden keşfediyor.

DAHA ÇOK HIZLI DAHA FAZLA YERE BASMA GÜCÜ
Şimdiye kadarki en fazla yere basma gücüne sahip Aston. Maksimum hızda 180 kg yere basma gücü üretiyor (önde 60, arkada 120 kg). Hem de bunu DB11'e göre ekstra sürtünme yaşanmadan başarıyor. Bunu akıllı gövde altı aerosu ve özel olarak ayarlanan arka spoyleri sayesinde gerçekleştiriyor.



ASTON MARTIN HIZLI ve vahşi grand tourer modelini yeniden canlandırdı. DBS Superleggera'dan söz ediyoruz. Yeni model, Britanyalı firmanın amiral gemisi GT modeli haline geldi ve yerini aldığı Vanquish S'in pozisyonunu daha da güçlendirdi.

DBS ismi son olarak 2012'de yeni bir Aston'da kullanılmıştı; bu, DB9'un daha hızlı, daha kaslı ve daha sert versiyonunda yer almıştı. Şimdi ise DBS, DB11 ile yakın bağlantılara sahip ama bu kez önceki versiyonlara göre aradaki fark daha büyük. Hem görsel hem de dinamik açıdan daha farklı.

Superleggera, İtalyancada 'süper hafif' anlamına geliyor, ancak karbonfiber karosere karşın DBS 1693 kg ağırlığa sahip. Yine de DB11'e göre 70 kg kadar daha hafif.

DBS ve DB11, aynı alüminyum mimariyi, 5.2 litre çift turbo V12 motoru, DBS'in geniş ağızlı ızgarasını (Zagato tarzı Aston'un özel modellerini anımsatıyor) paylaşıyor. Yeni ışıklandırmalar ise onun çok daha farklı görünmesini sağlıyor. Ayrıca DB11'e göre daha performans odaklı bir sürüş sunacağı ifade ediliyor.



HAVALI GÖRÜNÜYOR
Devasa ızgara DBS'in görünümünün önemli bir parçası. Peki plakayla nasıl görünecek?

ASTON MARTIN DBS SUPERLEGGERA

- **Fiyat** £225,000
- **Motor** 5204cc 48v çift turbo V12, 725 HP @ 6500 d/dak, 900 Nm @ 1800 d/dak
- **Aktarma** 8 ileri otomatik, sınırlı kaydırmalı diferansiyel, arkadan itişli sürüş
- **Süspansiyon** Önde çift salıncak, arkada çok kollu
- **Performans** 3.4 sn 0-100 km/s, 6.4 sn 0-160 km/s, 340 km/s, 12.3 lt/100 km, 285 g/km CO2 (tahmini)
- **Ağırlık** 1693 kg (kuru)
- **Satış tarihi** Sonbahar

LASTIKLER 'GENIŞ EKRANA' GEÇTI
Müşteriler, iki 21 inç jant alaşımı arasında seçim yapabilecekler: Standart Y kollarına sahip olan veya opsion olarak sunulan hafif alaşımlı ikiz kollu tasarım. Her ikisinde de DBS için özel yapılan Pirelli P Zero lastikler var.


Kabin tasarımı dikkat çekici ve dış tasarım kadar etkileyici



V12'nin güç çıkışı 725 HP olacak (en üst versiyon DB11 AMR 640 HP üretiyordu). Ayrıca tork değeri 200 Nm kadar artarak, 900 Nm oldu. Bu, DB11'in vites kutusu için çok fazlaydı bu yüzden DBS için yeni bir ZF sekiz ileri otomatik şanzıman getirildi. 0-100 km/s hızlanması 3.4 sn ve DBS, daha kısa vites oranlarıyla daha kaslı olduğunu açıkça belli ediyor. Örneğin dördüncü viteste, 80-160 km/s esnekliği sadece 4.2 saniye...

Aston'un şef mühendisi Matt Becker, bu gücü ve tork değerini CAR dergisi için şu şekilde değerlendirdi: "1800 d/dakika'dan itibaren 900 Newton metre kontrol edilebilmesi için büyük rakamlar. Ama bizim amacımız, sürücü kapasitesi ve araç performansı arasında doğrusal bir oran bulmak. Yeni lastikleri Pirelli ile birlikte geliştirmemizin iki sebebi vardı. Öncelikle bana göre daha iyi görünüyor. Ayrıca daha geniş taban, daha fazla çekiş demek. Sınırlı kaydırmalı diferansiyelin kilit oranını, çekiş ve kontrol için DB11'e göre yüzde 5 artırdık."

Elektronik tork vektör sistemi, aynı zamanda DBS'in tork çıkışını hassasiyetle vermesini sağlıyor. DB11'e göre 5 mm daha alçak; aynı önde çift salıncaklı ve arkada çok kollu süspansiyonları kullanıyor. Adaptif amortisörlerin üç modu var: GT, Sport ve Sport Plus. Becker, DBS'in daha çevik hissettirmesi için sertlik ayarının ve burulma ayarının farklı yapıldığını ifade ediyor. Sertlik bakımından DB1 ve Vantage arasında yer alıyor.

Becker aynı zamanda DBS Superleggera'nın Aston ürün gamında sürüş açısından fark yaratacağını belirtiyor: "DB11 bir GT'ydi. Vantage ise bir avcı. DBS onların arasında yer alıyor. Bir GT, ama süper GT diyebilirsiniz. Konfor çok önemli ve sürücüyle iletişimi de iyi."

V12 motorun iç parçaları değiştirilmedi; performans farklı elektroniklerle sağlandı. Ek soğutma ve yeni egzoz sistemiyle motor adeta yeniden keşfedildi.

İsmi nereden geliyor?
Hikayesini merak edenler...



DBS
Yeni DBS, Aston'un üçüncüsü. İlki 1967'de tanıtılmıştı. Zarif tarzı, Bill Towns'a aitti ve George Lazenby ile Kraliçe'nin Hizmetinde filminde ünlendi. Daha sonra V8 Vantage'ye dönüştü. İsim 2007'de DB9 evriminde geri döndü. O da, Daniel Craig ile Casino Royale ve Quantum of Solace ile meşhur oldu.

SUPERLEGGERA
İsmi, aslında hafif materyalleri kullanılarak yapılan karoserleri belirtiyor. Bu daha önce Aston için DB4 ve DB5'te özel olarak kullanılan bir formüldü. Superleggera, yeni otomobilin 1960'ların orijinal modeline gönderme yapmasını sağlıyor.



'DBS dinamik açıdan DB11 ve Vantage arasında. O bir GT, ama süper GT' Matt Becker

Yere basma gücü de artırıldı. Hatta seri üretim Aston'lara göre en yüksek seviyede, ama sürtünme değeri açısından DB11 ile aynı. Bu da, gövde altındaki akıllı hava akışı yönetimiyle gerçekleştirildi. Venturi kanalları, önde yere basma gücü oluşturuyor ve havayı arkadaki çift katmanlı difüzöre gönderiyor. Bıçak tarzı arka spoyler de katkı sağlıyor. Böylece toplamda önde ve arkada önemli ölçüde yere basma gücü elde ediliyor. Ayrıca tasarımdan da ödün verilmemiş.

DBS'in kabini de etkileyici. Her noktada kaliteli deri var. Birçok renk ve döşeme opsiyonu sunuluyor. Daha dikkatli baktığınızda, Mercedes kaynaklı merkezi göstergeleri ve touchpad kontrollü LCD multimedya ekranını fark edebilirsiniz. Aston'un daha büyük üretici olma atağı hızla devam ediyor. DBS Superleggera, DB11 ve Vantage'nin ardından yedi yılda yedi yeni otomobil çıkarma planının üçüncü yeni modeli. DBS Superleggera teslimatları sonbahardan itibaren başlayacak. 2019'da ise üstü açılan Volante versiyonunun gelmesi bekleniyor.

Mimarisi ve belirli panelleri DB11 ile ortak, ama DBS kendi kabinine sahip



Tüm detaylarıyla yeni Audi A1

Logosu değiştirilen bir Polo'dan çok daha fazlası. Yeni küçük Audi, istekli, daha çekici ve daha temiz bir tasarıma sahip

SPORTİF. AUDİ'NİN yeni A1 Sportback modeliyle ilgili her şey sportiflikle bağlantılı. Tasarımından daha kuvvetli benzinli motorlarına kadar Audi, küçük aracında yerini aldığı modele göre çok daha fazlasını sunmayı amaçlıyor. Ürün müdürü Steffen Tarashti, "Çok çekici bir tasarım, yüksek oranda kişiselleştirme imkanı, dijitalleşme ve sportif bir şasi istedik" diye anlatıyor. Mini'ye yanıt verecek bir otomobil arıyorsanız, işte bu A1 olabilir.

TASARIM BEBEK AUDI BÜYÜYOR

A1, bilindik yeni jenerasyon formülüne bağlı kalıyor: Daha uzun (özellikle kabin alanını artırmak için), ama aracın oranlarını daha güzel göstermek için daha geniş ve daha alçak. Önceki A1 daha kompakttı. Şimdiki model ise ikonik Quattro'dan bazı tasarım detayları taşıyordu.

Gövde rengi arka sütunlar, tamamen Quattro'dan alıntı. Dış tasarımcı Jürgen Loeffler, bu konuda şu değerlendirmeleri yapıyor: "A1'i gerçekten ileriye taşıyor. Farklı tavan renkleri, C sütununu kesiyor ve aracın, daha alçak ve daha sportif görünmesini sağlıyor. Yolda çok daha çekici görünüyor. Ayrıca tek çerçeveli ızgara da 1984 Sport Quattro'ya bir gönderme yapıyor. Böyle olmasaydı, daha yüksek bir ızgara tercih ederdik ama bu şekilde daha çekici bir tarzı var."

KABİN EĞLENCELİ KOKPİT

Dış tasarım gibi, içerisi de etkileyici. Kabin tasarımcısı Georg Haslinger, "Siyah dokunmatik ekran ve hava kanalları, paneller ve altındaki nesnelerle kontrast yaratıyor" diyor. Dokunmatik ekran standart değil ama direksiyondaki dijital düğme kontrolleri öyle. Sesli komut, akıllı telefon bağlantısı ve B&O ses sistemi, ileri teknoloji hissini artıran etkenler.

Müşteriler kokpiti farklı renk döşemeleriyle kişiselleştirebiliyorlar. Hava kanalları etrafında, kapı kollarında ve orta konsolda LED ışıklandırma tercih edilebiliyor. Orta konsola, sürücüye doğru nazikçe eğim kazandırılmış.

ŞASİ POLO ESİNTİSİ

Yeni A1'in derisinin altında, VW Polo ve Seat Ibiza'dan bildiğimiz MQB-A0 platformu yer alıyor. Mühendis Tobias Junglas, "Onlara göre 50 mm daha alçak. Direksiyon daha direkt ve daha farklı süspansiyon ayarları var" diye ekleme yapıyor. Diğer yandan önde MacPherson ve arkada burulma kirişi yapısı korunmuş.





Hava kanallarının göstergelerin iki yanına taşınması, opsiyonel bilgi ekranı için yer açıyor. Farklı renk temaları seçmek mümkün

Müşteriler, standart veya opsiyonel adaptif amortisörlü spor süspansiyon arasında tercih yapabiliyorlar. Jant aralığı 15 ile 18 inç arasında olacak; beyaz, siyah ve bronz renkler seçilebilecek.

Yeni A1, sadece turbo benzinli motorlarla satışa sunulacak: 95 veya 115 HP üreten 1.0 litre üç silindirli motor; 150 HP üreten 1.5 litre dört silindirli motor veya 200 HP'lik 2.0 litrelik motor. Dizel motor seçme şansınız yok; ayrıca üç kapılı da alamazsınız. Düşük satışları nedeniyle yeni A1, yalnızca Sportback olarak satılacak.

"Fotoğraftan Araç Tanıma"

İlgilendiğin aracı fotoğrafından tanır, aynı modeldeki tüm ilanları bulup getirir!

Fotoğraftan Araç Tanıma özelliği, sahibinden.com AR-GE merkezinde makine öğrenimi ile geliştirilen yapay zeka teknolojisi sayesinde Türkiye'de ilk kez sunulmuştur.

TÜRKİYE'DE İLK KEZ





sahibinden.com

Mercedes-Benz'in tasarım esasları

Mercedes-Benz'in Stuttgart tasarım departmanını çok ilginç bir lansman için ziyaret ettik. Design Essentials II kapsamında Mercedes'in tasarım dinamiklerini ve gelecekteki tasarım anlayışını yerinde görmüş olduk.

MERCEDES-BENZ OTOMOBİL, Hafif Ticari Araçlar & Daimler Kamyon Ürün Grubu Tasarım Yöneticisi Gordon Wagener ve ekibi Stuttgart'taki tasarım departmanının kapılarını ikinci kez gazetecilere açtı. Design Essentials II, kapsamında farklı salonlarda bizi gelecekte nasıl Mercedes tasarımlarının beklediğini gördük. Tasarımcılar, modern lüksün bir ifadesi olarak, Duygusal Saflık'ın (Sensual Purity) Mercedes-Benz tasarım felsefesine odaklanıyor. Bu, Mercedes-Benz markasının önemli bir yönünü - zekâ ve duygunun birleşmesini - kapsıyor. Buradaki amaç, duygusal çekiciliği yansıtırken yüksek teknolojiyi sergileyen net konturlar ve pürüzsüz yüzeyler üretmek. Tasarımcılar için iyi tasarım, sıcak ve rahat olmalıdır, her Mercedes bu iki karşıtlığı birleştiriyor.



PERFORMANCE LUXURY MERCEDES-AMG: DİZAYN VE MARKA

Mercedes-AMG için tanımlanan "Lüks Performans" marka estetiği, AMG markasının güçlü cazibesinde yer alan estetik yönleri ortaya çıkarmayı amaçlıyor. Markanın ortaya çıkarmayı amaçladığı hava başlangıçta renk seçenekleri bakımından karakterize ediliyor. Karanlık bir zemine karşı konumlandırılmış parlayan kırmızı bir renk; güç, tutku ve performansı sembolize ediyor. Bu araçlarda kullanılan malzemeler özgün olmalarıyla tanınır ve ayırt edilebiliyor. Aynı zamanda Mercedes-AMG, yüksek teknolojili motor yarışları dünyası ile de arasında bağlantı kuruyor.

Düzgün-pürüzlü, yumuşak - sert, parlak - mat gibi zıt kontrastların kullanımı, AMG'nin performans arzusunu vurguluyor. Yeni vurgular, lüksün güçlü bir yorumunu sunan daha rafine malzemelerin kullanılmasıyla belirleniyor. Dinamik grafikler, şekiller ve orantılar, kişide bir hız tutkusu uyandırarak ve markanın estetik güzelliğinin altını çiziyor.

ULTİMATE LUXURY MERCEDES-MAYBACH: DİZAYN VE MARKA

Mercedes-Maybach en modern ve eşsiz olan bir lüksü temsil etmekte. Olağanüstü güzellik, üstün estetik ve zarafet markanın tarzını canlandırıyor.

Bu üstün estetik ve zarafete sahip olan marka geçmişte yaşamak yerine, her zaman ileriye dönük iyileştirmeler yapmakta. Açık, sıcak ve cömert atmosfer, lüksü temsil eden renkleriyle birlikte sağlanıyor. Atmosferin sıcak, aydınlık veya havadar olması, oda ve mekânın lüksünü simgeleyen açık renklerin kullanılmasıyla da vurgulanıyor. Siyah unsurlar Mercedes-Benz ile bir bağlantı kurar ve değerli metallerin olağanüstü bir parlaklık katmasına izin veriyor. Seçilen materyaller özel olarak hazırlanır ve tanıdık, yenilikçi bir etkileşime sahip. Detaylara karşı olan aşırı hassasiyet ve özen markanın logosunu oluşturan grafik unsurlarda da görülüyor.



MODERN LUXURY MERCEDES-BENZ: DİZAYN VE MARKA

Modern lüksün estetiği; zamansız güzelliği ve yüksek teknoloji ve işçiliğin dengeli kombinasyonu ile karakterize ediliyor. Buradaki amaç, marka için bir arzu yaratmak. Araçların tasarımları; modern ve zamansız olan, indirgenmiş fakat uzak olmayan bir görünümü yansıtmakta. Siyah ve gümüş renkleri, vurgulama yapmak için baskın renkler olmakla birlikte sıcak bir renk yelpazesi ile tamamlanacak yenilikçi zeminlerdir. Deri ve ahşap gibi doğal malzemeler, ulaşılabilir olma hissi vermekle birlikte teknik ve yenilikçi vurgularla uyumlu bir şekilde birleştirilmekte. Tipik Mercedes stili deyimlerini alıntılayan modern grafik unsurları markanın kimliğini daha güçlü hale getirmekte.



PROGRESSİVE LUXURY EQ: DİZAYN VE MARKA

EQ markası, geleceğe dair bir fikir verir ve avangard, farklı bir estetikle şekillenir. Bu, daha önce bilinmeyen bir güzelliğin, dijital ve analog elemanların bilinçli çatışmasıyla, sezgisel ve fiziksel tasarımın kusursuz birleşmesiyle ortaya çıkıyor. Marka atmosferi; organik formların sentezi ve koyu ahşap veya yün ile sıcak bir malzeme ortamı aracılığıyla refahı desteklerken, teknik olarak serin bir ortam oluşturmakta. Yenilikçi materyallerin ve mavi ışık aksamlarının eklenmesi, farklı ve vizyoner bir hava katmakta. Renk şeması, siyah, gümüş ve beyazın tipik olarak parlak EQ mavisi ile birleşimi, geleceğe yönelik bir teknoloji markasını nitelendirmektedir. Analog dünyayı dijital dünyaya döndüren grafik unsurlar, ulaşılabilirlik havası sağlamak için estetik bir şekilde uygulanmakta.

AHMET SAİD ÖZEN
STUTTGART - ALMANYA





SAATLER



Yeni Astron executive spor serisi

İlk olarak 2017 yılında üretilen Astron "executive" koleksiyonu, tüm etkinliklere uyacak çok yönlü bir saat isteyenler için Astron'un özel olarak tasarladığı iki modelden oluşuyordu. Modeller, küresel bir başarı getirdi. Bugün bu özel seri, hem ofiste hem de dışarıda kullanıma uygun bir saat isteyenler için yeni spor tasarımın yaratılmasıyla genişliyor. Seiko'nun eşsiz GPS Solar teknolojisinin tüm fonksiyonlarını barındıran seri, uzun ömürlülük, okunaklılık ve su geçirmezlik konularında yeni bir düzeye sahip. Özel spor serisi Astron'a dinamik bir yeni görünümden daha fazlasını getiriyor; bu GPS Solar saat, uzun ömürlülük ve hassasiyeti stille bir araya getirmek isteyenler için. Tüm Astron saatler gibi bu saat de GPS ağına otomatik olarak bağlanıyor, sadece ışığın gücünü kullanarak ve tek bir butona basarak dünyanın her yerinde yerel zamanı 100 bin yılda 1 saniye hassasiyetinde ayarlıyor. 8X53 kalibreli modeller aynı zamanda, AM/PM göstergeli çift zaman alt kadranına sahip.

Özgün ve cesur

İsviçreli saat makinesi üreticisi Sellita ile işbirliğine devam eden Raymond Weil kendine ait makineye sahip yeni modeli Calibre Skeleton ile zamana farklı bir değer katıyor. Raymond Weil Calibre Skeleton, 42 mm kasa boyutu ve özgün tasarımıyla tüm bakışları üzerine çekiyor.
İki farklı kayış seçeneği ile sunulan modelde otomatik kurma özelliği ile 38 saatlik güç rezervi bulunuyor. Siyah deri kayış seçeneğinde sunulan roze altın ibreler, modern şehir hayatında göz alıcı bir kontrast oluşturuyor. Kahverengi deri kayış seçeneğinde ise kasada kullanılan rose altın ve paslanmaz çelik tonları elegan bir duruş sergiliyor.



Sonbahar şıklığı

Hareketli bir yazın ardından sonbahar kapımızı çaldı. Sonbahar kış saat koleksiyonları da şu günlerde kendini gösteriyor. Akıllı saatleri sevenler için bu sayımızda yine örnekler sunuyoruz. Klasik tarz sevenler bu sezonda daha şanslı.



BOSS Orange saatlerinde sportif şıklık

BOSS Orange, modern ve yalın tarzı yeni koleksiyonuyla sportif bir hal alıyor. Yeni erkek saat koleksiyonunda, haki yeşili ve turuncu tonlarındaki muhteşem tasarım deri kabartmalı kayış ile tamamlanırken, en gözde renklerin başında gelen siyah, sportif silikon kayışlı saat modeli ise ilk bakışta dikkatleri üzerine çekiyor.



Diesel saatlerinde cesur yenilik

Diesel, Sonbahar 2018 sezonunda yeni koleksiyonunu tanıtmak için heyecan duyuyor. Diesel, klasik tarzından esinlenerek tasarlanan benzersiz kadran ve seçkin kasaya sahip sportif modelini sunar. Diesel Tumbler, mavi şeffaf kasa ve silikon kayışıyla sonbaharın en dikkat çekeni olmaya hazır.



Gc saatlerinde etkileyici şıklık

Gc, son zamanların yükselen yıldızı olan bicolor saatleri ile sezonun trendlerini yansıtıyor. Pembe altın ile çeliğin mükemmel uyumuyla ve İsviçre hassasiyetiyle tasarlanan erkek ve kadın modelleri saat severleri şıklığa davet ediyor.



Sonbahar şıklığı

Emporio Armani, Sonbahar 2018 saat ve takı koleksiyonu klasik ama yenilikçi tasarımları ile etkisi altına alıyor.
Emporio Armani, ilham veren sofistike tasarımları ve materyalleriyle yeni sezonda taze bir his yaratıyor.
Erkek saat modellerinde gri, kahverengi ve tunç-mavi renk kombinasyon, mermer dokulu kadran, deri kayış veya hasır bilezik seçenekleri ile maskülen tarz sunuyor.

Michael Kors Access Runway akıllı saatleri

Saat koleksiyonerlerinin Michael Kors ikonikleşmiş Runway modeli saatini geliştirerek akıllı saat kategorisinde tekrar hayata döndürüyor! Runway akıllı saatinin yeni ve kalp atış hızı takibi, su geçirmez özelliği, NFC ödeme metodu, GPS özelliği ve daha birçok yönden kişiselleştirilebilir olması giyilebilir teknolojideki son gelişmeleri kullanıcılara sunuyor. 3 katmanlı klasik paslanmaz çelik katmanının yanı sıra marka ilk kez silikon kayış modellerini de ortaya çıkarıyor. Böylelikle akıllı saatini günün her saatinde kullanmak isteyen müşterilerine de harika bir seçenek sunmuş oluyor. Kişinin günlük ihtiyaçlarına göre ayarlanabilen Runway akıllı saat özellikleri sayesinde takip ve izleme çok daha kolay hale geliyor. Buna ek olarak sosyal medya uygulaması da kullanıcılara Facebook ve Instagram fotoğraflarını direkt olarak saatlerinden görme ve Michael Kors temalı stickerlar ile farklı fotoğraflar yaratma imkânı veriyor.



TEKNOLOJİ.

Dünyamıza aktarılan yenilikler









1

ÇEVRECİ ALTERNATİFLER ÜRETİYOR

Elektrik sistemleri direktörü Dr. Burkhard Milke, "Tüm müşterilerin beklentilerini karşılayacak sihirli bir tek kurşun yok. Elektrikli araçların tüm beklentileri karşılamanız gerek" diyor. Opel yüzde 100 elektrikli araçlar (2020'de elektrikli Corsa gelecek) ve şarj edilebilir hibrit (2019'da Grandland X PHEV) üzerinde çalışıyor. Elbette hidrojen üzerinde de çalışmalar yapılıyor.

2

SADELEŞTİREREK MALİYETLER AZALTILIYOR

GM'in altında Opel, dokuz platformda 13 araca, 10 farklı motor ailesine ve 12 farklı şanzımana, yani toplamda 47 motor/vites kutusu kombinasyonu vardı. PSA çatısı altında ise sadece dört motor ailesi ve iki platform (CMA-EMP2) kullanılacak. 2019 yılında çıkacak yeni jenerasyon Corsa, Peugeot 208 ve Citroen C3'ün CMA platformunu kullanacak. Böylece Opel adına Ar&Ge maliyetlerinden yüzde 50 tasarruf sağlanacak.



Eski otomobil fabrikası geleceği şekillendiriyor

Opel fabrikasını hemen tarih kitaplarına gömmek için hızlı davranmayın. Fabrikanın Ar&Ge merkezi, yeni teknolojileri bizlere sunmak için yoğun çalışma içerisinde.



MANUEL TRANS SİSTEM

4

AMERİKA'YI PAS GEÇMİYORLAR
Rüsselsheim'ın geleneksel uzmanlığında ABD pazarı homologasyonu da var. Bu da PSA'nın ABD pazarına teknik uzmanlık ve bürokratik işler konusunda avantaj kazanmasını sağlayacak. Öncelik ise araç paylaşım programı olacak. PSA'nın Atlanta'da yeni bir Kuzey Amerika merkezi bulunuyor.



US-MARKET HOMOLOGATION

3

YENİ GLOBAL MOTOR BURADA YAPILIYOR
PSA'nın PureTech üç silindirli motor (aşağıda) başarısının ardından, bu tesis tüm PSA Grubu adına yeni jenerasyon dört silindirli motor gelişiminden sorumlu olacak. Yeni motor gamı, Avrupa, ABD ve Çin emisyon yönetmeliklerini karşılayacak. Ayrıca 2022 araçları için hibrit güç ünitesine uyum sağlayacak. Çıta epey yüksekte.



FRANKFURT yakınlarındaki Opel'in evi sayılan şehirde, yani Rüsselsheim'da 1898'den beri otomobiller tasarlanıyor, geliştiriliyor ve üretiliyor. General Motors'un, Fransız devi PSA'ya geçmesiyle bu durum son bulmayacak. PSA kendi Ar&Ge sistemlerine sahip ama Opel'in onlarca yıllık deneyimine sahip merkezini sonlandırma niyetinde değil. Bu sayede PSA'nın gelecek mobilite çözümlerine yenilikçi teknolojiler üretmesine katkı sağlayacak.

General Motors kontrolündeki Rüsselsheim, yeni motorlar, platformlar ve alternatif güç üniteleri opsiyonları geliştiriyor. Çoğu teknoloji GM modelleri için kullanılıyor ama yakında diğer modellere de yayılacak.

Mühendislik alanında Opel başkan yardımcısı olan Christian Müller, tesisteki değişikliklere değinerek şunları söylüyor: "Ar&Ge merkezi yoğun bir değişim içerisinde; karmaşıklık azalacak, verimlilik artacak. Bu kolay bir şey değil çünkü temel olarak her şeyi sorguluyoruz. Tüm yapıyı, tüm alışkanlıkları ve tüm süreçleri. En iyiyi yapmaya devam edeceğiz. Adapte olacağız veya radikal olarak değişeceğiz." Opel, kullanılan platform ve motor sayılarını önemli ölçüde azaltıyor. Gelecek jenerasyon araçlar sadece iki platform üzerine yapılacak; bunların ikisi de şu anda PSA tarafında kullanılıyor çünkü son derece esnekler. Örneğin CMA platformu Peugeot 208 ve Citroen C3'te kullanılıyor; ayrıca 2019'da yeni Corsa'da yer alacak. Müller, "Yeni jenerasyon araçları rekor sürede geliştirebileceğiz; hem de daha düşük maliyetle" diye ekleme de yapıyor. Geliştirme maliyetleri modele ve platform paylaşımına göre yüzde 20 ila 50 oranında azalacak.

Hem içten yanmalılar hem de alternatif yakıtlılar olmak üzere güç üniteleri de, Rüsselsheim'ın geliştirme alanında olacak. Merkez, GM'in HydroGen gelişim araçlarını yaptı ve hidrojeni daha fazla keşfetmek istiyor. Böylece PSA ailesine bataryalı elektrikli ve şarj edilebilir hibrit araçların yanına bir alternatif daha sunacak. Bataryalı elektrikli ve şarj edilebilir hibrit, 2019'da Grandland X PHEV hibriti ve 2020'de Corsa elektrikliyi şekillendirecek. 2022'de yarı hibrit teknolojisi, 'e-DCT' şanzımanlarla kullanılacak.

Rüsselsheim, sadece PSA Grubu'nun sorumluluğunu üstlenmiyor. Burada 3 boyutlu yazıcı sistemlerinden emniyet kemerlerine kadar 15 Uzmanlık Merkezi var. PSA kalite ve mühendislik başkan yardımcısı Gilles Le Borgne, bu konuda şunları söylüyor: "Almanya'da kalifiye mühendislere sahip olmaktan çok mutluyuz. Böylece tüm şirketi her konuda ileriye taşıyabileceğiz. PSA Grubu'nda beş şirkete de katkı sağlayacaklar."

Diğer yandan Opel CEO'su Michael Lohscheller, gelecekte üretilecek Opel'lerin, belli bir oranda Rüsselsheim mühendisliğiyle yapılacağını söylüyor. Buna göre yeni modelleri, Peugeot ve Citroen modellerinden farklı olacak.

İLK SÜRÜŞ.

FORD FOCUS

20 yıllık revizyon

Bir zamanların radikal Focus'u zamanla farklı noktalara geldi. Acaba Ford, yeni dördüncü jenerasyon araçta, orijinal modelin ruhunu yakalayabilecek mi?

İLK FORD FOCUS'UN tanıtılmasının üzerinden 20 yıl geçti ve geriye dönüp baktığımızda hala güzel anılar canlanıyor. Ancak dördüncü jenerasyonun, 1998'deki ilk jenerasyon kadar sıra dışı olması gerek. Bu araç o zaman tanıtıldığında, aile otomobili hatchback modellerinin kutu gibi tasarımların dışına çıkabileceğini kanıtlamıştı. Bunu yanı sıra yol düz olmadığında, sürüşünün de eğlenceli olabileceğini gösterdi. Tabii yol boşsa ve arkada çocuk yoksa…

Bugün yeni Focus'u incelemek için buradayız. Hedefi, süper market otoparkında kaybolmayacak bir tasarıma sahip olmak ve VW Golf karşısında dinamik üstünlüğünü yeniden sağlamak. Ford, geçen 20 yılı Focus'u daha az etkileyici yapacak şekilde geçirdi. Artık daha cesur olma ve sürücüyü önceliğe alma zamanı.

İlk izlenimler iyi. Focus tamamen yeni C2 platformunu kullanıyor ve bu da aracı öncekine oranla daha hafif ve daha rijit hale getiriyor.

İki farklı arka süspansiyon sunuluyor. Daha küçük motorlu modellerde standart burulma kirişi ve 1.5 litre EcoBoost ve 2.0 litre EcoBlue dizelde daha gelişmiş çok kollu süspansiyon var.

Ford mühendisleri, ilk Focus'daki gibi sürüşe önem verdiklerini ifade ediyor. Zamanımızın çoğunu çok kollu süspansiyona sahip ST-Line modelinde geçirdik; normale göre 10 mm daha alçak. Diğer versiyonlardan çok daha güzel sürüş/yol tutuş dengesi sunuyor. ▸

RAKİPLER

DAHA İYİ
OPEL ASTRA'DAN
Focus'un kabini daha iyi, daha konforlu ve sürüşü daha eğlenceli

DAHA KÖTÜ
VW Golf'den
Ama çok yakınlar. Ford daha eğlenceli. VW'nin güç ünitesi ise daha akıcı

BUNU ALIRDIK
Ford Focus ST -Line
En iyi yol tutuşa sahip hatchback tartışmalarına son veriyor

En iyi versiyonlar çok kollu arka süspansiyonlarla geliyor. Mevcut motorlar ise o kadar heyecan verici



Farklı detaylar, egzoz ve kaliperler ST-Line'ı daha sportif yapıyor

Direksiyon hassas ve hızlı (Fiesta ST kadar hızlı değil, ama Golf'e göre çok daha keskin) ve ön bölüm çok daha istekli. Virajda apeksi istediğiniz gibi hedef alabiliyorsunuz. Virajlarda ortalama bir gövde salınımı var ama şasi çok tepkili ve ağırlık dengesini doğal bir biçimde koruyabiliyor. Böylece virajlı ve zig-zaglı yollarda istediğiniz gibi bir ritim yakalayabiliyorsunuz.

Sürüş modlarına bağlı olarak direksiyon ağırlığı değişiyor. Genel olarak sürüş tutkunları ST/RS versiyonlarını bekliyorlar. Fakat bu otomobilin de eğlenceli olduğunu ifade edebiliriz.

Zaten ilk Focus'un sürüş eğlencesini geri getirmek, dördüncü jenerasyonun hedefiydi. Bazı konularda eksikleri var ama yeni platformla birlikte farklı tatlar sunmaya başladı.

Akıllara gelen bir başka soru işareti ise şu: İyi yol tutuş, sürüş kalitesini etkiliyor mu? Focus'un tümseklerden ve bozuk zeminlerden geçerken hissi çok uysal değil. Bazı sarsıntıları hissediyorsunuz. Ama görmediğiniz bir çukurdan geçtiğinizde, şasinin darbeyi kabine ne kadar az ilettiğini görünce çok etkileniyorsunuz. Bu yüzden kendimizi bu tür yerlerden geçerken, daha hızlı giderken bulduk ve yasal hız limitlerine uymakta zorlandık.


Üç farklı ekran boyutu var. Mekanik el freni artık yok, otomatikte vites kolu da yok

Ford ayrıca sürüş konforunu CCD süspansiyon sistemiyle ikiye katlamayı hedeflemiş. Bu bir opsiyon ve sürüş kalitesini biraz arttırıyor. Tabii spor moda geçerseniz, işler aksine sertleşiyor ve hızlı virajlarda daha iyi hale geliyor.

Focus beş benzinli ve üç dizel motor seçeneği sunuyor. Kullandığımız motorlar arasında 1.5 litre üç silindirli EcoBoost, standart olarak çok kollu süspansiyon bağlantısına sahip olduğu için çok mantıklı bir seçenek. Yolda 150 HP ve 182 HP versiyonları arasında çok az fark var; asıl farkı limitlere erişmeye çalıştığınızda ve aceleci olmak istediğinizde çıkıyor. Elbette büyük hacimli motorlar kadar olmasa da, 180 HP'lik motor daha istekli şekilde devirleniyor.

Sekiz ileri otomatik şanzıman seçeneği de sunuluyor. Fakat motorla genel olarak büyük bir uyum içinde değiller ve VW'nin DSG eşdeğerinin eksikliği çekiliyor.

Rafinelik konusunda çok az eleştiri yapılabilir. Üç silindirli motor, bazı zamanlarda sesli olsa da, genel olarak yol ve rüzgar sesinin arkasında kalıyor. Otoyol hızlarında ise

FORD FOCUS 1.5 ST-LINE X

> **Fiyat** £25,300 > **Motor** 1497cc 12v turbo 3 silindir, 182 HP @ 6000 d/dak, 240 Nm @ 1600 d/dak
> **Aktarma** 6 ileri manuel, önden çekişli
> **Performans** 8.3 sn 0-100 km/s, 222 km/s, 5.5 lt/100 km, 124 g/km CO2 > **Ağırlık** 1369 kg
> **Satış tarihi** Şimdi


Sihir yok, Focus'un aks aralığı arttı ve kabin genişledi

SEVDİK
Sınıfının lideri sürüş ve yol tutuş, bolca genişlik

SEVMEDİK
Motorlar yeterince atak değil

KARAR
Etkileyici ve başarılı bir geri dönüş

★★★★★

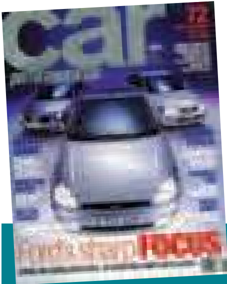
kabinde rüzgar sesini daha fazla hissediyorsunuz. Donanım seviyeleri giriş versiyonu Style'dan lüks Vignale, Zetec ve Titanium'a kadar gidiyor. ST-Line versiyonu ise, en çekici tasarıma sahip olanı. Daha büyük 17 inç jantlarla geliyor ve RS gövdesinden izler taşıyor. Yeni görünüm sevenler ve sevmeyenler arasında ayrım yapsa da, genel olarak güçlü göründüğünü ifade edebiliriz.

Kabinde de kapsamlı bir yenileme operasyonu yapıldı. Fiesta'nın yenisi gibi artık daha kaliteli ve daha büyük hissettiriyor. Malzemeler ve düğmeler memnun edici hisse sahip. Mekanik el freninin kaldırılmasıyla orta konsol daha geniş bir kullanım alanına kavuşturulmuş. Otomatik versiyonda vites kolu da yok ve onun yerini döner düğme almış. Ford'un Sync3 bilgi eğlence ekranında versiyona göre 4.2, 6.5 veya 8.0 inç dokunmatik ekran boyutları var. Ancak ekran hız anlamında VW Grubu'nun sistemlerinin gerisinde.

Diğer teknolojiler arasında ön cama bilgi yansıtan sistem, adaptif hız sabitleyici, Ford'un Aktif Park Asistanı'nın yeni versiyonu ve adaptif ön farlar var. Ford MyKey ise bir başka akıllı eklenti. Araç sahipleri, genç sürücüler için maksimum hız sınırlama veya müzik sesi sınırı gibi ayarlamalar yapabiliyorlar.

Bununla birlikte daha uzun aks aralığı, eski araca göre daha büyük kabin anlamına geliyor. Arkada 50 mm daha fazla diz mesafesi ve 60 mm daha fazla omuz mesafesi var. Bagajı devasa Skoda Octavia kadar değil ama Golf seviyesinde.

Hangi açıdan bakarsanız bakın, dördüncü jenerasyon Focus ileriye doğru büyük bir adım. Genel paket olarak kusursuz değil; mevcut motorlar sınıfının lideri değiller ve hibrit/elektrikli versiyon henüz gelmedi. Fakat Focus her açıdan oyunun zirvesine geri döndü. Şimdi sıra RS modelinde...



BAL YAPAN ARI
İLK JENERASYON FOCUS'U NASIL TANITMIŞTIK?

Ford Escort, artık modern klasik statüsüne erişmişti. Son dönemde XR3i modelinin yükselişi gerçekleşti. Standart Escort, 90'larda beşinci jenerasyona erişmişti. Fakat bir şeyler değişmeliydi. Ford artık farklı bir isimle farklı sürüş dinamikleri sunmalıydı. Cesur davrandılar: Escort ismini kaldırdılar ve tamamen yeni, üstün bir modeli tanıttılar: Focus.

MERCEDES-BENZ C200

Kaputun altında harika bir motor gizli

ALMAN marka için C-Sınıfı büyük bir iş. Geçtiğimiz yıl global olarak 415 bin satış yakaladı ve birçok ülkede sınıfında en çok satanların başında geliyor. En büyük rakipleri Audi A4/A5 ve BMW 3 ve 4-serisi olan Mercedes C-Sınıfı, orta yaş makyajında güvenli bir oyun tercih etti. Temel özellikler korunurken, daha çok teknoloji ve verimliliğe odaklandılar.

Mercedes, 6500 parçanın değiştirildiğini veya iyileştirildiğini, elektronik mimarinin yüzde 80'inin yeni olduğunu söylüyor. Dışarıdan öyle görünmüyor. Yenilikler arasında yeni farlar, tamponlar, sürüş yardımcıları teknolojileri ve opsiyonel dijital kokpit var. Bu yenilikleri dışarıdan göremezsiniz ama hissedebilirsiniz. Dizel ürün gamı azaltıldı; C43 biraz daha fazla güce sahip oldu ve yeni motor giriş seviyesi C200 modeline getirildi. İşte gerçekten ilginç olan bu: 1.5 litrelik dört silindirli, çift salyangozlu turbo motor ve yarı hibrit sistemine sahip. İsmi EQ Boost olarak geçiyor. 48 volt elektrikli mimari üzerine yapılan EQ Boost, güçlü bir entegre jeneratöre sahip; böylece tork ve güç daha da artıyor. Hacmine göre tepkileri çok iyi. 184 HP ve 280 Nm torka sahip. C-Sınıfı'nin giriş seviyesi modeli olsa da, 236 km/s maksimum hızı ve 7.5 saniye 0-100 km/s hızlanması var. Bu rakamlar yeterli olmaktan çok daha iyi. Kombine yakıt tüketiminin 6.1 lt/100 km ve emisyonun 140 g/km CO2 olduğu ifade ediliyor. WLTP çevrimine göre yapılan bu ölçümler, gerçek hayatta yakın bir değer verecektir.

Yolda her zamanki gibi. C-Sınıfı rahat ve konforlu bir sürüş için yeni yöneticilerin tercihi olmaya devam edecek. Motoru sessiz ve hiçbir zaman gücü yetersiz gibi gelmiyor. Otoyol hızlarında da esnek bir sürüş kabiliyeti var.

EQ Boost hızlanmaya ve gaza basmadan yolda sakince ilerlerken de gücün kesintisiz olarak iletilmesini sağlıyor. Akıllı motor Mercedes'e dizel motorlarını azaltmak için de fırsat verdi.

Çok yönlü C-Sınıfı yine başarılı bir iş çıkardı. Makyajla birlikte daha iyi hale geldi. C-Sınıfı en iyiye yakın. Kullanmak rahat, sessiz ve sakin. C200'ün gelişiyle benzinli motor, dizele yakın bir yakıt ekonomisine sahip oldu. Kusursuz rafineliğe sahip olmasa da atak bir performansa sahip.



Mercedes sedanın kendini belli etmeyen makyajı, önemli değişimleri gizliyor

MERCEDES-BENZ C200 SE

› **Fiyat** £33,180 › **Motor** 1497cc 16v turbo 4 silindir, 184 HP @ 5800 d/dak, 280 Nm @ 3000 d/dak › **Aktarma** 9 ileri otomatik, arkadan itişli sürüş › **Performans** 7.7 sn 0-100 km/s, 236 km/s, 140 g/km CO2, 6.1 lt/100 km (WLTP) › **Ağırlık** 1565kg › **Satış tarihi** Şimdi › **Puanı** ★★★★★

KARAR Temiz, canlı yeni motor iyi bir performans sunuyor

Opel, SUV-B segmentinde Avrupa lideri

Avrupa genelinde Opel, X modellerinin sağladığı güçle B SUV segmentinde lider konuma yerleşti. Opel'i tercih eden müşterilerin yüzde 25'i X ailesinden bir modeli satın aldı.

OPEL HAVALI BİR SUV'A sahip olmak isteyen müşterilerine farklı amaçlara kusursuz yanıt veren üç model sunuyor. Opel'in X ailesi, maceracı Mokka X, çok yönlü Crossland X ve dinamik Grandland X'ten oluşuyor. Üçlünün boyutları farklı olsa da ortak noktaları da var: çarpıcı off-road görünümü, yüksek oturma pozisyonu, ferah görüş alanı ve üstün teknolojileri. Tüm bu özellikler müşterilerinin ilgisini çekmiş görünüyor.

Opel X modellerinin sağladığı güçle B SUV segmentinde lider konuma yerleşti. Opel'i tercih eden müşterilerin yüzde 25'i X ailesinden bir modeli satın aldı. Alman Otomobil üreticisi PACE! planı doğrultusunda 2021 yılında satışlarının yüzde 40'ını bu karlı segmentten elde etmeyi amaçlıyor.

Opel Türkiye Genel Müdürü Özcan Keklik "Mevcut satış adetlerimiz Avrupa genelinde artan SUV talebine X ailemizin tam karşılık verdiğini gösteriyor. Üç modelimizde birbirinden net şekilde ayrılsa da, her model müşterilerimizin markamızı tercih etmesini sağlayan temel Opel özelliklerine sahip" dedi.

Opel X ailesinin hikayesi 2012 yılında Mokka'nın pazara sunulması ile başladı. Opel'in B SUV segmentine girişini sağlayan model satışa sunulduğu günden itibaren yoğun ilgi ile karşılandı. Günümüzde kadar Avrupa genelinde 900 bin satış adetine ulaştı. Tüm X ailesi üyelerinde olduğu gibi Mokka X de sunduğu üstün teknolojileri ile dikkat çekiyor. Adaptif Full LED Farlar, Takip mesafesi uyarı sistemi, Ön çarpışma uyarı sistemi, şerit ihlal uyarı sistemi ve AGR sertifikalı ergonomik koltuklar bunlardan sadece birkaçı.

Maceracı görünümüne uyumlu şekilde Mokka X opsiyonel olarak akıllı dört çeker sistemi ile birlikte sunuluyor. Sistem, anlık olarak ön ve arka aks arasında gücü 100'e 0 ya da 50'ye 50 olarak dağıtabiliyor. Sistem kalkışlarda kaymaları engellemek için ilk hareket anında da aktif hale geliyor. Sürücü debriyaja bastığında sistem devreye girerken, yola çıktıktan sonra verimlilik için tüm gücü ön tekerleklere iletmeye başlıyor. Bu noktadan itibaren sadece ıslak ya da kaygan bir zemin tespit edildiğinde dört çeker sistemi devreye giriyor. Mokka X, ülkemizde 1.4 litre 140 HP benzinli ve 1.6 litre 136 HP dizel motor seçenekleri ile sunuluyor.

Günümüze kadar Avrupa genelinde 125 bin adet sipariş almayı başaran Crossland X'in



öne çıkan teknolojik yenilikleri arasında ise, sürücünün gözünü yoldan ayırmadan sürüş yapmasına imkan sağlayan Head up display, 180 derece panaromik geri görüş kamerası, Ön çarpışma uyarı sistemi ve sürücü yorgunluk tespit sistemi bulunuyor. Crossland X sunduğu tüm güvenlik özellikleri sayesinde 2017 yılında Euro NCAP tarafından sınıfının en güvenli modeli seçildi.

Ön tarafta seyahat edenler, Opel'in ödüllü ve AGR sertifikalı koltuklarına sahip olabiliyorlar. Opel B SUV segmentinde sertifikalı ergonomik koltukları sunan tek marka olmayı sürdürüyor.



Opel Türkiye Genel Müdürü Özcan Keklik



Opel Türkiye Genel Müdürü Özcan Keklik "Mevcut satış adetlerimiz Avrupa genelinde artan SUV talebine X ailemizin tam karşılık verdiğini gösteriyor. Üç modelimizde birbirinden net şekilde ayrılsa da, her model müşterilerimizin markamızı tercih etmesini sağlayan temel Opel özelliklerine sahip" dedi.





Crossland X, ülkemizde 1.2 litre 110 HP benzinli ve 1.6 litre 102 HP dizel motor seçenekleri ile satılıyor.

Opel X ailesine en son katılan üyesi Grandland X aynı zamanda da ailenin en büyüğü. 2017 Frankfurt Otomobil Fuarı'nda tanıtıldıktan sonra satışa sunulan kompakt SUV modeli, şimdiden Avrupa genelinde 85 bin adetlik satış yakalamayı başardı. Geniş ve zarif görünümü kadar dinamik sürüşü ile de öne çıkan Grandland X, zemin şartları ne olursa olsun güvenli ve keyifli sürüş vaat ediyor. Opsiyonel olarak sunulan IntelliGrip antipatinaj sistemi ile yol şartları ve hava durumu ne olursa olsun etkin yol tutuşu sağlıyor. Ülkemizde Grandland X, 1.2 litre 130 HP benzinli ve 1.5 litre 130 HP dizel motor seçenekleri bayilerde yer alıyor.

Opel X ailesinde sunduğu tüm motor şanzıman seçeneklerinde Euro 6d-TEMP emisyon standartlarına uyum göstermesi sadece bir başlangıç, 2020 yılında Opel'in Almanya'daki Eisenach fabrikasından ilk plug in hybrid Grandland X pazara sunulacak ve Alman Otomobil üreticisinin 2024 yılına kadar tüm modellerinde elektrikli seçenek sunma hedefinde önemli bir kilometre taşı olacak.

AHMET SAİD ÖZEN
FRANKFURT/ALMANYA

Ford

KUGA VIGNALE



VIGNALE

ARTIK DİĞERLERİNDEN SİZİ AYIRAN
İNCE BİR ÇİZGİ VAR.

El işçiliği deri iç tasarımı, özel ön ızgara, zenginleştirilmiş krom detayları
ve daha fazlasıyla ailenizi prestijiyle de taşıyabilecek bir SUV.

Ford Kuga **Vignale** şimdi Türkiye'de.



Go Further



Koç

İlanda kullanılan araç görseliyle pazara sunulan araçlar arasında donanımsal ve görsel açıdan farklılıklar olabilir. Ford Kuga'nın CO_2 salımı 124-173g/km arasında, yakıt tüketimleri l/100km: şehir içi 5,1-9,4 şehir dışı 4,6-6,3 ortalama 4,8-7,5 arasındadır. (Opsiyonel donanım, aksesuarlar, jantlar ve lastiklerden dolayı yakıt tüketimi değerleri farklılık gösterebilir.)



Peugeot'nun yeni sedan dili

Yeni Peugeot 508, sahip olduğu özelliklerle sınıfının dengelerini değiştiriyor. Uzunluğu ve tavan yüksekliği azaltılan Yeni Peugeot 508, artan genişliğinin de etkisiyle daha olgun ve dinamik bir görünüm sergiliyor. Yeni 508'in yılın son çeyreğinde Türkiye'de olması bekleniyor.

TÜKETİM ALIŞKANLIKLARINDAKİ değişim ve özellikle tasarımsal heyecan beklentisi, müşterilerin SUV segmentine kaymasına neden olurken büyük hacimli sedan otomobillerin hayatta kalması için daha fazla kullanım özellikleri ve özgün bir tasarım sunması gerekiyor. Müşterilerin ihtiyaçlarını göz önünde bulunduran Yeni Peugeot 508 tasarımcıları, alışagelmiş geleneksel bagaj kapağına sahip dört kapılı sedan yerine beş kapılı "fastback" gövde tipine sahip bir coupe-sedan formu tercih ettiler.

Yeni Peugeot 508, henüz ilk bakışta enerjik ve etkileyici bir görünümle dikkat çekiyor. Coupe tarzında aerodinamik çizgilere sahip olan araç, 1,40 metrelik bir boyutla daha alçak bir siluet sergiliyor. Aracın ön bölümü, agresif tasarım detaylarıyla dikkat çekiyor. Markanın imzası niteliğinde olan merkezi 'Aslan' logosuna sahip heybetli ve gösterişli ön ızgarayı, tam LED ön farlar çevreliyor.

Güncel Peugeot tasarım dilini devam ettiren Yeni Peugeot 508'in tavan çizgisi premium otomobil tasarımına uygun olarak alçak ve zarif bir çizgiyle şekillendirildi. 4,75 metre ile eskisinden 8 cm daha kısa olan Yeni Peugeot 508, kompakt boyutların getirisi olarak daha yüksek manevra kabiliyeti sunuyor. Yüksek omuz çizgisi ve dar cam alanlar kadar çerçevesiz kapılar da dinamik bir görünümü beraberinde getiriyor.

Arkadan bakıldığında üç bölüm olarak tasarlanan ve ince yapısıyla ön farların tasarım dilini devam ettiren üç boyutlu tam LED stop lambalarının arasını boydan boya dolduran parlak siyah panel dikkat çekiyor. Tavan çizgisini zarif bir şekilde devam ettiren bagaj kapağının ardında 487 litrelik bir bagaj gizleniyor.

Her bir ayrıntısı büyük bir özenle işlenen kaliteli kokpiti, en güncel Peugeot i-Cockpit nesli domine ediyor. Peugeot i-Cockpit; kompakt boyutlu direksiyon simidi, 8:3 formatında 10 inç büyüklüğünde kapasitif dokunmatik ekran ve 12,3 inç büyüklüğünde yüksek çözünürlüklü yükseltilmiş gösterge paneli olmak üzere, üç temel yapı elemanını bünyesinde barındırıyor.

Yeni Peugeot 508'de ayrıca "Boost" ve "Relax" olmak üzere kişiselleştirmeye uygun iki farklı ambiyansıyla i-Cockpit Amplify özelliği de sunuluyor. Bu donanım; ortam aydınlatma yoğunluğunu ve ekran rengi ayarları ile görme, müzik ambiyans ayarları ile işitme ve çok nokta masaj özelliği ile dokunma duyularını harekete geçiriyor. i-Cockpit Amplify aynı zamanda ECO, Sport, Comfort ve Normal olmak üzere 4 sürüş modu seçimi üzerinden aracın sürüş stiline de müdahale

4,75 metre ile eski nesilden 8 cm daha kısa olan Yeni Peugeot 508, kompakt boyutların getirisi olarak daha yüksek manevra kabiliyeti sunuyor.

etme imkanı tanıyor. Sistem, motor tepkileri dışında elektrikli süspansiyonla donatılan araçlarda, süspansiyon sertliğine de müdahale ediyor.

Yeni Peugeot 508, sahip olduğu niteliklerle seyahat konforuna tamamen yeni bir boyut kazandırıyor. Kullanılan malzeme kalitesi ve detaylara gösterilen özen, sürücü ve beraberindeki yolcuların rahat ve konforlu bir ortamda seyahat etmesini sağlıyor. Sürücü koltuğu ve Allure donanım seviyesinden itibaren ön yolcu koltuğu ergonomisi, kapsamlı pozisyon ayarı ve bel desteğiyle AGR (Aktion für Gesunder Rücken) etiketine sahip. Bu özellik Active donanım seviyesinde opsiyonel sunuluyor. Ayrıca sekiz yönlü ve iki adet hafıza fonksiyonuna sahip elektrikli koltuklar, beş farklı masaj programına sahip sekiz keseli masaj koltukları da sunuluyor.

Sürüş güvenliğine yönelik donanımlar dışında şehir içinde sürücünün hayatını kolaylaştıran 360 derece görüş açısına sahip park yardımcısı Visiopark 2 ve tespit ettiği park yerine direksiyon, gaz ve frene müdahale ederek kendi kendine park eden yeni nesil Full Park Assist gibi donanımlar da sunuluyor.

Modern çağın gereksinimlerini her anlamda yerine getiren yeni Peugeot 508, bir dizi bağlanabilirlik çözümü sunuyor. Android Auto ve Apple CarplayTM MirrorLink uyumlu Mirror Screen akıllı telefon ile araç arasında mükemmel bir entegrasyon sunarken "Qi" normlarına uyumlu akıllı telefonlar için sunulan kablosuz şarj noktası araç içerisindeki kablo karmaşasına son veriyor. Peugeot Connect paketi kapsamında TomTom Traffic 3-Boyutlu internet bağlantılı navigasyon devreye giriyor.

Yeni Peugeot 508, yeni nesil Euro 6.c normuna uyumlu PureTech ve Blue HDi motorlar (gelişmiş SCR teknolojisi) sayesinde sınıfının en iyi CO_2 emisyon salınım değerlerine imza atıyor. 1.6 litre PureTech motordan geliştirilen; PureTech 180 S&S EAT8 ve PureTech 225 S&S EAT8 olmak üzere iki yeni benzinli motor sunuluyor. Dizel cephesinde ise 1.5L ve 2.0L BlueHDi motorlardan geliştirilen; BlueHDi 130 S&S 6 ileri manuel, BlueHDi 130 S&S EAT8, BlueHDi 160 S&S EAT8 ve BlueHDi 180 S&S EAT8 olmak üzere dört farklı alternatif bulunuyor.

Yeni Peugeot 508'in üretimi Mulhouse tesislerinde gerçekleşirken, motor ve aktarma organları Trémery ve Douvrin tesislerinde üretilecek. Bu nedenle Yeni Peugeot 508, Fransa'da üretildiğini teyit etmek için "Origine France Garantisi" sertifikası ile lanse edilecek. 2018 Cenevre Otomobil Fuarı'nda ilk gösterimi gerçekleşecek olan Yeni Peugeot 508 Eylül ayından itibaren global pazarlarda satışa sunulacak.

MAHMUT HAYIRLIOĞLU
NICE/FRANSA



Rifter'la çık dışarı

Peugeot, ürün gamının en yeni üyesine son derece özgün ve tamamen yeni bir isim verdi. Kısa ve etkileyici ismiyle Yeni Peugeot Rifter, farklı bir dünyaya ve kullanım şekline davet ediyor.

YENİ PEUGEOT Rifter tasarımıyla, güncel Peugeot ürün gamının tasarım anlayışına sadık bir görünüm sergiliyor. Yeni Peugeot Rifter'ın modern ve güçlü ön tasarımı, güncel Peugeot ürün gamında olduğu gibi Aslan logosunu dikey konumlu ön ızgaranın ortasında konumlandırıyor. Aslan pençesinden esinlenilen tasarım ön farların orta kısmında LED imzası ile bütünleşiyor.

Arka tasarımı domine eden büyük bagaj kapağı devasa bir bagaja açılırken markanın imzası niteliğinde olan üç pençe şeklindeki stop lambaları marka aidiyetine vurgu yapıyor. Köşeleri de içine alan tamponlar tasarımlarıyla günlük kullanımın zorluklarına karşı etkin bir koruma sağlıyor.

Yeni Peugeot Rifter ayrıca SUV dünyasına özgü yüksek oturma pozisyonu, büyük tekerlekler, büyük kapı ve gövde kaplamaları, çamurluk kaplamaları ve tampon korumaları gibi bazı karakteristik tasarım detaylarını bünyesinde barındırıyor.

Standart gövde tipi ile yetinmeyen ve daha büyük bir araca ihtiyaç duyanlar için Yeni Peugeot Rifter ayrıca 35 cm daha uzun ikinci bir gövde tipiyle daha üretiliyor. Artan uzunlukla doğru orantılı olarak kabin içindeki yaşam alanı ve fonksiyonellik de artıyor.

Güçlü ve modern dış tasarımıyla dikkat çeken Yeni Peugeot Rifter'ın iç mekanı da alışılmış kalıpların dışında bir tasarımla dikkat çekiyor.

Bünyesinde en gelişmiş teknolojileri barındıran Peugeot i-Cockpit modern tasarımıyla kabin içine modern ve teknolojik bir görünüm kazandırmakla kalmıyor aynı zamanda sürücünün kullanım ergonomisini de destekliyor. 8 inç büyüklüğünde dokunmatik ekran ve krom çerçeveyle kalite algısı artırılan yükseltilmiş gösterge paneli olmak üzere birbirini tamamlayan farklı donanımların birleşiminden oluşan Peugeot i-Cockpit benzersiz bir sürüş deneyimi sunuyor.



Arka tasarımı domine eden büyük bagaj kapağı devasa bir bagaja açılırken markanın imzası niteliğinde olan üç pençe şeklindeki stop lambaları marka aidiyetine vurgu yapıyor.

Benzinli cephesinde iki farklı güç alternatifine sahip ödüllü 1.2 PureTech motor devreye giriyor. Giriş seviyesinde sunulan PureTech 110 HP S&S 5 ileri manuel şanzımanla kombine edilirken son derece düşük tüketim değeriyle dikkat çekiyor. Partikül emisyon değerlerini azaltmak için benzin partikül filtresiyle donatılan PureTech motorların 130 HP S&S versiyonu ise 8 kademeli tam otomatik şanzıman EAT8 ile (2019 itibariyle sunulacak) devreye giriyor.

Dizel cephesinde ise üç farklı güç alternatifiyle 1.5 BlueHDi sunuluyor. Giriş seviyesi olarak sunulan BlueHDi 75 HP, 5 ileri manuel şanzımanla kombine edilirken, yine 5 ileri manuel şanzımanla kombine edilen BlueHDi 100 HP motorun bir de daha yüksek yakıt ekonomisi sunan S&S versiyonu da bulunuyor. Ürün gamının tepe noktasını oluşturan BlueHDi 130 HP S&S, standart olarak 6 vitesli manuel şanzımanla kombine edilirken isteğe bağlı olarak 8 kademeli tam otomatik şanzıman EAT8 ile donatılabiliyor. Ayrıca tüm dizel motor seçenekleri partikül filtresi ve seçici katalitik indirgeme sistemiyle donatılıyor. Bu sistem motor çalışır çalışmaz emisyon değerlerini düşürmek üzere devreye girerken partikül filtresi katkısına ihtiyaç duymuyor.

Yeni Peugeot Rifter son derece fonksiyonel bir kullanım sunuyor. 4,40 metre uzunluğa sahip 5 kişilik standart gövde tipi dışında 4,75 metre uzunluğunda 7 kişilik gövde tipi de üretiliyor. Yeni Peugeot Rifter'ın bagaj kapasitesi beş koltuklu versiyonun standart kullanımında sunulan 775 litre ile yedi koltuklu versiyonda arka koltukların katlanmasıyla oluşan 4.000 litre arasında değişiyor. İki farklı konuma sahip olan bagaj perdesi fonksiyonelliği destekliyor ve gerektiğinde ikinci koltuk sırasının arkasına kaldırılabiliyor.

2018 Cenevre Otomobil Fuarı'nda dünya lansmanı yapılan Yeni Peugeot Rifter, Vigo (İspanya) ve Mangualde (Portekiz) tesislerinde üretilecek ve senenin son çeyreğinde Türkiye'de satışa sunulacak.

MAHMUT HAYIRLIOĞLU
NICE/FRANSA







PORSCHE MISSION E CROSS TURISMO

Kadife gibi devrim

Biraz Macan, biraz Panamera; ama tamamen elektrikli. Mission E, Taycan olarak üretime geçmeye hazırlanırken, biz de SUV tarzı Cross Turismo'yu kullandık

HER TIRMANIŞTA gaz pedalına sonuna kadar basıyoruz. Burada bize heyecan verici bir his veriyor. Fiziksel olarak ani ve ilham verici. Son teknolojiye sahip bataryalı elektrikli araç, olumlu izlenimler veriyor. Sanki dezavantajı yok gibi.

Ama sonra onu şarj etmeye çalışıyorsunuz ve altyapının sizden uzak olduğunu fark ediyorsunuz. Ardından elektrikliler için bir kez daha düşünmeye başlıyorsunuz.

Yine de Porsche Mission E Cross Turismo üretime geçtiğinde bu sorun kalmayabilir; çünkü 3 yıl kadar bir zamanı var.

Burada ise sizi etkileyecek bir araç var. Bu yıl Cenevre'de gösterilen Cross Turismo konseptinin hareketli prototipinden söz ediyoruz. Bu, ilk kez 2015'te gösterilen Mission E konseptinin farklı bir versiyonu. Diğer yandan Porsche, Mission E'nin gelecek yıl çıkacak üretim versiyonunun isminin de Taycan olacağını açıkladı. Ancak Cross Turismo'nun da bir Taycan olup olmayacağı net değil. Zaten Porsche SUV tarzı elektrikli süper hatchback modelini kesin olarak üreteceğini de henüz onaylamadı.

Yine de bu forma yakın bir şeyler olacak. Taycan'ın altyapısını paylaşıyor fakat daha yüksek. Çamurlukları daha fazla dikkat çekiyor ve Macan/Panamera Sports Turismo gibi araçlardan detaylar alarak revize edilmiş bir gövdeye sahip.

Tabanda bir batarya grubu, önde ve arkada birer elektrikli motor (bir tanesi için potansiyel var) var. İki kademeli aktarmayla dört çeker sürüşe sahip. Direksiyon elektrik destekli; arka tekerlekten yönlendirme sistemi ve havalı süspansiyon da olacak. Ama bu araçta bunlar yerleştirilmemiş. Toplam sistem gücü 640 HP civarında olacak. Elektronik olarak kontrol edilen arka diferansiyel kilidi de bir opsiyon olacak.

Konvansiyonel fren sistemine sahip. Karbon seramik kompozit frenler de opsiyon; rejeneratif fren fonksiyonuyla kombine ediliyor. Ama bunu Nissan Leaf tarzı, gaz pedalını bıraktığınızda sizi durduran tek pedallı sistem gibi düşünmeyin.



RAKİPLER

DAHA İYİ
Tesla Model X/S'DEN
Uzay çağı model farklı güce sahip versiyonlarıyla oyunu değiştirecek bir modeldi

DAHA KÖTÜ
Jaguar i-Pace'den
Akılı, karizmatik ve sürüşü iyi

BUNU ALIRDIK
Audi e-Tron
Q7, Audi'nin büyük SUV'lardaki ustalığını kanıtladı ve elektrikli e-Tron da gelmek üzere


Vites kolu direksiyon kolonunda ve böylece orta konsolda içecek/telefon gibi nesnelere için yer açılmış

PORSCHE CROSS TURISMO

> Fiyat £70,000 (tahmini) **> Motor** Çift e-motor, tabanda batarya, 650 HP, 850 Nm (tahmini) **> Aktarma** 2 ileri otomatik, dört çeker sürüş **> Performans** 3.5 sn 0-100 km/s, 265 km/s, 400 km menzil (tahmini) **> Ağırlık** 2150 kg **> Satış tarihi** 2021

Neden mi? Bunu Porsche global elektrikli araç şefi Stefan Weckbach'dan dinliyoruz: "Çünkü tek pedal bizim felsefemiz değil. Bu gerçek bir spor otomobil. Amacı ani hızlanma ve tork sunmak..."

Daha alçak, akıcı Taycan gibi Cross Turismo da dikkat çekici bir araç. Her ne kadar Cenevre'de tanıtıldığında, büyük SUV'ları tercih eden Kuzey Amerika'dan farklı tepkiler gelse de çarpıcı görünüyor. 911 tarzını farklı bir şekilde yorumluyor. İçeride çok büyük bir alan beklemeyin; Macan'dan daha çok küçük Panamera gibi. Önde yeterli diz mesafesi var, ama omuz mesafesi konik yapısı nedeniyle biraz azalmış. Yetişkinler arka iki koltukta baş mesafesi sebebiyle de pek keyif alamayabilirler.

Kokpit genel olarak basitliği hedefliyor; ama orta konsol dokunmatik ve kaydırmalı ekranla dikkat dağıtıyor. Birçok menü var. Aynı şey yolcu tarafındaki ekran için de geçerli. Direksiyon düğmelerle donatılmış, ayrıca direksiyonun üst tarafında da düzlüğü hedef almak için bir çizgi var.

Bir çalıştırma düğmesi veya bir anahtar arıyor olabilirsiniz. Bunun için direksiyonun sol tarafındaki küçük bir dokunmatik alanı bulmanız gerek. Oynamak için Normal, Menzil, Sport, Sport Plus ve Bireysel gibi sürüş modları var (ayrıca üretim otomobilinde Eco, Islak Zemin ve Off Road modları olacak).

Normal tamamen sakin sürüşle ilgili. Sport ve Sport Plus elbette birbirine yakın. Menzil modu ise, daha fazla yol kat etmenizi sağlıyor. Bireysel modda kendi favori süspansiyon, direksiyon, denge kontrol, aktarma ve ses ayarlarınızı yapabiliyorsunuz.

Aracın en güzel yanlarından biriyse, ilk 911'den ilham alan göstergeler. Opsiyonel head-up display ile birlikte ihtiyacınız olan her şeye erişebiliyorsunuz. Yine de dijital gösterge, üç kat daha büyük olmalı. Takometre yerine, ortada şarj ve menzil göstergeleri ön plana çıkarılmış.

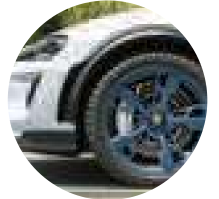
2150 kg'lik ağırlığa sahip Cross Turismo, 100 km/s hıza 3.5 saniyeden daha kısa sürede çıkabiliyor. Ayrıca maksimum hızı 265 km/s'yi buluyor. Tabii bu ikisini de onların ifadelerinden aktarıyoruz. Yine de sıra dışı çekişi, alçak ağırlık merkezinin getirdiği neredeyse kusursuz ağırlık dağılımını deneyimledik. Hatta yüksek hızlarda bile otomobil beton gibi sağlam yere basıyor.

Weckbach'ın ekibi için kısa süreli performans, tek başına yeterli değildi. Bu yüzden otoban hızlarında da aşırı ısınmayla karşılaşmadan esnek ve kuvvetli bir otomobil yaptılar. Bataryanın durumu ne olursa olsun yüksek performans alınabiliyor.

Porsche yüzde 100 şarj seviyesinde 400 km civarı menzil vaat ediyor. Tüm Mission E modelleri, şu anda yapım aşamasında olan 800 volt hızlı şarj ağıyla uyumlu olacak. Ama aynı zamanda normal prizlerden de çalışacak. Yada kablosuz olarak şarj edilebilecek. Tabii 30 saatiniz varsa...

2019 Taycan'ın 911'de Carrera, Carrera S ve Turbo'yu yansıtacak şekilde farklı güç çıkışlarına sahip olması bekleniyor. Cross Turismo'nun da bunu izleyip izlemeyeceğini zamanla göreceğiz.

Bu tür detaylar önemli fakat bu otomobilinin temelinin çok sağlam olduğunu açıkça test ettik.



İçeride çok fazla genişlik yok ama çok güzel görünüyor

SEVDİK
İyi yol tutuyor, sessiz ve hızlı

SEVMEDİK
Arka taraf dar, şarj alt yapısı eksik

KARAR
Son derece gelecek vaat eden bir prototip



Q8, Q7'den daha daha geniş. Park işi kolay olmayacak

AUDI Q8

Uzun yolculuk

Yeni Q8 ile Alplerden geçerek 1600 km'lik yolculuk yaptık. Bu testte onun yol yapmaya ne kadar meraklı olduğunu gördük.

ORTA YAŞLI İtalyan iş adamı Mercedes'inden iniyor, iPhone'unu ayarlıyor ve video çekmeye başlıyor. "Bu gördüğüm en güzel Audi" diyor. "Que bella! Renkler, ölçüler, her şey harika. Quanta costa?" Opsiyonlar hariç 67 bin sterlin; test aracımız ise 97 bin sterlin civarında.

BMW X6-X7 veya Range Rover Sport-Velar veya Mercedes GLE Coupe-GLS arasındaki boşluğu hedefliyor. Coupe-SUV tarzıyla 2145 kg'lik Audi iyi bir başlangıç yapıyor. İtalya'dan Avusturya'ya yaptığımız 21 saatlik/1600 km'lik yolculukta bazı sorunlar da gördük.

Q8'de motor seçeneği olarak ilk etapta 50 TDI, yani 3.0 litre dizel motor sunuluyor. Bu üzücü çünkü henüz VW Grubu üzerindeki dizel skandalının dumanları kaybolmuş değil. 3.0 litre V6 benzinli için gelecek yaza kadar beklemek zorundayız; bunu daha küçük hacimli bir dizel de izleyecek. Kullandığımız araç 286 HP ve 600 Nm torka sahip. Böylece Q8 0-100 km/s hızlanmasını 6.3 saniyede tamamlıyor.


Hızlanma, büyük bir araç için hiç fena değil

Bizim test aracımız, tüm Q8'leri temsil ediyorsa, motor-şanzıman ilişkisine biraz dikkat etmek gerek. Düşük devirlerde ani hızlanmalarda şanzımanda titreme yaşanıyor; vites yükseltmeler yavaş veya sert yaşanabiliyor. Ayrıca 2500 d/dakika'nın altında güç yok. Bunlar yedi farklı sürüş modunda da aynıydı. Sekiz ileri Tiptronic şanzıman Sport modunda da aynı tepkileri veriyor.

Tüm modlar Q8'de standart. İki versiyonla satışa sunulacak. Öncelikle gelecek S-Line'a, Vorsprung donanım seviyesi katılacak. Bunda 22 inç jantlar (S-Line'da 21 inç), arka tekerlekten yönlendirme (S-Line'da opsiyon), head-up display ve kabinde daha fazla deri var. Havalı süspansiyon ise standart. Q8 yarı hibrit teknolojisiyle yapıldı. 48 volt elektrikli sisteme sahip; ekstra batarya ve kayışlı marş motoru/jeneratör verimliliği artırıyor. Mesela stop-start sistemi, motoru kapatmak için otomobilin tamamen durmasını beklemiyor. Ayrıca belli hızlarda 40 saniyeye kadar aracın kendi kendine ilerlemesini sağlayabiliyor. 10.1 lt/100 km'lik bir ortalama elde ettik ve bu boyutlardaki bir araç için hiç fena değil.


Son teknoloji dokunmatik ekran, kontroller ve navigasyon sistemi var

SEVDİK
Tasarımını, gösterge panelini, sesli kontrolünü

SEVMEDİK
Düşük devirlerdeki gücünü, aksayan aktarma organlarını, fiyatını

KARAR
Başarılı yol tutuşu, havalı bir lüks SUV ile birleştiriyor
★★★★☆



Büyük sekizgen ön panjur, yeni Q ailesinin yüzünü temsil ediyor

Düşük profilli lastikler R8'deki kadar geniş. Şasi ise bozuk yollarda da iyi. Dynamic mod bile, Konfor modu kadar omurga dostu.

Uysal havalı süspansiyon ve fazla hissettirmeden görev yapan arka tekerlekten yönlendirme sistemi iyi çalışıyor. Q8 yüksek hızlarda da dengeli. Çekiş ise hiçbir zama sorun olmuyor. Yeni Q8, diğer birçok Audi gibi duygulardan daha çok kusursuzluğu hedefliyor. Sonuç olarak konfor odaklı Q7, yeni bir gövdeyle burada diyebiliriz. Dinamik olarak daha keskin SQ7'nin coupe tavanlısı ve daha küçük bagajlısı değerlendirmesini yapmak ise doğru olmaz. Q7'den 27 mm daha büyük ve bu yüzden park yeri ararken size bol şans diliyoruz. Q8, başarılı denge kontrol sistemiyle, bağışlayıcı bir tarza sahip.

RAKİPLER

DAHA İYİ
Mercedes-Benz
GLE Coupe'den Audi daha çekici görünüyor

DAHA KÖTÜ
BMW X6'DAN
BMW'nin daha iyi bir sürüşü var

BUNU ALIRDIK
Range Rover Velar
Lüks SUV'ların referans noktası. Akıcı ve keyifli bir sürüşü var

İtalya'dan çıkarken, Venedik'in kuzeyindeki arka yollardaydık. Q8'e giderek alışıyordum ve devri 2000 d/dak'ın üzerinde tutuyordum. Vitesleri akıllıca seçiyordum. Bu sayede virajları da akıcı bir şekilde geçtik.

İçeriye bakıldığında Q8'in, A8 gibi Audi'nin yeni MMI sistemini kullandığını görüyorsunuz. Bu iyi haber ama gündüz sürüşlerinde kalın parmak izleri iki büyük ekranda açıkça görülecektir. Akıllı telefondan ilham alınarak yapılan ergonomiler ise dikkat dağıtıcı.

Kokpit geometrik olarak çekici; son teknoloji ve yüksek kalitede malzemeler kullanılmış. Oldukça zengin bir hisse sahip. Ancak bazı özelliklere ulaşmak zaman alabiliyor. Sıcaklığı ayarlamak bu kadar zor olmamalı.

En kolay yol, sesli kontrolü kullanmak; bu açıdan neredeyse kusursuz çalışıyor. Mesela 'yakıt almam lazım' diyorum ve otomobil bana birkaç istasyon önerisi yapıyor. 'Üşüdüm' diyorum ve sistem aracı ısıtmaya başlıyor. 'Daha hızlı gitmek istiyorum' diyorum ve bana gelecek yıl çıkacak 340 HP'lik benzinli versiyonu beklememi tavsiye ediyor. Haklı.

Hedefimize varmak üzereyken, etraftakiler hala Q8'e merakla bakıyordu. Tasarımı büyük ilgi çekiyor. Daha yüksek fiyatlar da bunu azaltmıyor.

AUDI Q8 50 TDI

> **Fiyat** £67,000 (tahmini) > **Motor** 2967cc 24v turbo dizel V6, 286 HP @ 3750 d/dak, 600 Nm @ 1250 d/dak > **Aktarma** 8 ileri otomatik, dört çeker sürüş > **Performans** 6.3 sn 0-100 km/s, 232 km/s, 10.1 lt/100 km (test tüketimi), 155 g/km CO_2 (tahmini) > **Ağırlık** 2145 kg > **Satış tarihi** Şimdi



Skoda Fabia Kapsamlı Yenilik Rüzgarıyla İddiasını Artırıyor

Skoda'nın B segmentindeki popüler otomobili Fabia, piyasaya çıkışından 4 yıl sonra kapsamlı bir yenilenme operasyonu geçirdi.

YENİLENEN FABIA, Türk kullanıcısının beğenisine Ekim ayından itibaren sunulmaya başlanacak.

Yenilenen Skoda Fabia'nın ön bölümünde, kışkırtıcı hatlar, kompakt boyutların yanı sıra dinamik tasarım dilinin etkileri fark ediliyor. Yeniden tasarlanmış radyatör ızgarası, yeni farlar, isteğe bağlı olarak LED teknolojisiyle de satın alınabilen, yeni stop lambaları, farklılaşan ön ve arka tamponlar, Fabia'ya daha fazla belirgin bir karakter katıyor. Bununla birlikte, yeni alaşım jantlar, otomobilin genel görüntüsüne dinamizm katkısı sağlıyor.

Fabia'da yer alan LED gündüz farları standart sunulurken, LED farlar ise isteğe bağlı olarak satın alınabiliyor. Farlarda yer alan ve kristal işçiliğine gönderme yapan unsurlar, yüksek kalitesi algısını güçlendiriyor. Kusursuz hatlar, aynı zamanda farların tasarımında ve sis farlarıyla donatılmış ön tamponun tasarımında ağırlığını hissettiriyor. Yine LED teknolojinin kullanıldığı stop lambalarında ise, markanın diğer modellerinde olduğu gibi "C" formu korunmuş. LED stop lambaları, Fabia'da isteğe bağlı olarak satın alınabilecek. Arka tampon da, otomobilin yenilikleri arasında yer alıyor.

Yenilenen Fabia'da kullanılan yeni materyaller ve donanımlar, otomobilin daha lüks bir otomobil haline gelmesini sağlıyor. Yeni "Simply Clever" detaylar, iç mekanın işlevselliğini artırıyor. Skoda Fabia, 4 metreden daha az uzunluğuna rağmen, 5 yolcu ve 330 litra bagaja ev sahipliği yapabiliyor.

Skoda, yenilenen Fabia'da üç silindirli, 1.0 litre hacminde küçük ve verimi yüksek benzinli motorlar kullanıyor. Bu motorlarda



enjeksiyon sistemlerinin yanı sıra motor yönetim sistemi yenilendi, ikinci katalitik konvertör eklendi. Daha verimli yakıt kullanımına kavuşan 75 HP'lik 1.0 lt MPI motor, 100 km'de 4.8 lt tüketiyor.

TSI motorlarda ise yüksek basınçlı doğrudan püskürtme sistemi kullanılırken, egzoz sisteminin yanı sıra turbo yağ ve soğutma sistemlerinde geliştirmeler yapıldı, motorlar yeni malzemeler sayesinde ısıya daha fazla dayanıklı hale getirildi. Motor elektroniği yeniden ayarlandı ve bir benzin partikül filtresi kullanılmaya başlandı. TSI motorların gücü 95 HP ve 110 HP. Fabia HB 1.0 TSI (110 HP) DSG 100 km'de ortalama 4.6 lt tüketim değeri sunarken 2.000-3.500 d/d aralığında sağladığı 200 Nm tork ve 10.1 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansıyla dikkat çekiyor.

Fabia'da 5 ileri manuel ve 6 ileri manuel vites seçeneklerinin yanı sıra 7 ileri DSG otomatik şanzıman da tercih edilebiliyor.

Türkiye'de ve global pazarda Fabia'nın önemli bir model olduğunu ifade eden Yüce Auto Skoda Genel Müdürü Zafer Başar, "İlk kez 1999 yılında satılmaya başlanan Fabia, 19 yıllık süreçte Skoda markasının vazgeçilmez modellerinden biri haline geldi. Türkiye'de de markamızın büyümesine önemli katkıda bulunan Fabia, 2018'in ilk 7 ayı itibariyle 1.687 adet satış ile toplam satışımızın yüzde 12'sini oluşturarak önemli bir pay elde etti. Rekabetin yoğun olduğu B-Hatchback segmentinde elde ettiği yüzde 3.1'lik pazar payıyla, en çok satış gerçekleştiren 10 model arasında yer aldı. Geçtiğimiz yılın aynı dönemine kıyasla yüze 20 daralan B-Hatchback segmentinde satışlarını yüzde 21 oranında artırarak, satışlarını en çok artıran model olarak öne çıktı. Yenilenen Fabia'nın Ekim ayı itibariyle pazara sunulacak olması ile Fabia'nın segmentteki ağırlığının devam edeceğini öngörüyoruz" dedi.

MAHMUT HAYIRLIOĞLU
PRAG-ÇEK CUMHURİYETİ





BMW M otomobilleri İstanbul'da piste çıktı

BMW tutkunlarının M dünyasını deneyimlediği BMW M Sürüş Etkinliği, Türkiye'de ilk kez gösterilen Yeni BMW 8 Serisi Coupé'ye de ev sahipliği yaptı.

HER YIL DÜNYANIN farklı ülkelerinde gerçekleştirilen BMW M Sürüş Etkinliği 4 yıl aradan sonra yeniden Borusan Otomotiv ev sahipliğinde, Shell ve Pirelli sponsorluğunda düzenlendi. BMW M dünyasının tüm modellerinin uzman sürücülerin eşliğinde ve bir yarış atmosferinde test edildiği etkinlikte katılımcılar adrenalin yüklü bir gün yaşadı. BMW tutkunları M otomobilleri birer safkan yarış makinesi haline getiren kusursuz teknolojisini ve eşsiz tasarımını bizzat deneyimlerken ayrıca ileri sürüş tekniklerini de öğrenme fırsatı buldu.

YENİ BMW 8 SERİSİ GÖRÜCÜYE ÇIKTI

Lüksü ve sportifliği birleştiren Yeni BMW 8 Serisinin ön gösterimi de BMW M Sürüş Etkinliği'nde gerçekleştirildi. Türkiye'de ilk kez görücüye çıkan Yeni BMW 8 Serisi Coupé tasarımıyla göz kamaştırdı. Otomobilin bir taşıttan bir kültüre doğru evrildiği Grand Tourer (GT) konseptinin en modern yorumu kabul edilen Yeni BMW 8 Serisi gövde ve kabin tasarımıyla da diğer BMW modellerinin geleceğine ışık tutuyor. BMW'nin yeni tasarım dilinin en çarpıcı özelliklerini barındıran Yeni BMW 8 Serisi BMW tarihinin en ince ön farlarına sahip. Yeni tasarım dilinin bir diğer önemli parçası ise yekpare böbrek ızgaraları.

Ön gösterimi yapılan Yeni BMW 8 40d xDrive Coupé bu segmentte ilk kez kullanılan dizel motoruyla yüksek performansın yanında eşsiz konforu ile hem yarışçı hem centilmen karakterini bir araya getiriyor, üstün çekiş gücü ve olağanüstü yakıt ekonomisinin bir bileşimini sunuyor. Motor teknolojisinin pistlerden caddelere inerken ilk durağı olan Yeni BMW 8 Serisi TwinPower Turbo teknolojisine sahip 3,0 litrelik sıralı altı silindirli dizel motoru ile 235 kW/320 HP maksimum güç ve 1.750 dev/dk kadar düşük devirlerde bile 680 Nm azami tork üretiyor.

1972 yılında kurulan BMW Motorsport'un standart üretim motorların iyileştirilmiş versiyonlarını kullanmak yerine motor sporları







Türkiye'de ilk kez görücüye çıkan Yeni BMW 8 Serisi Coupé tasarımıyla göz kamaştırdı.

teknolojisini bağımsız olarak geliştirmesiyle ortaya çıkan BMW M otomobilleri 1978 yılından bu yana yarış performansını seri üretim otomobillere taşıyor.

BMW M Sürüş Etkinliği'nde kullanılan lastiklerin önemli bir çoğunluğunu en gelişmiş lastik teknolojisine sahip yeni P Zero lastikleri oluşturuyor. Pirelli'nin 30 yıl önce yollarla buluşturduğu P Zero, kullanıcıların performans, güvenilirlik ve güvenlik taleplerini en üst düzeyde karşılamanın yanı sıra, her otomobil modeline uygun ölçülerde lastik üretmek anlamına gelen Mükemmel Uyum-Perfect Fit stratejisini de sürdürüyor.

BMW M Sürüş Etkinliği'ne Shell'de destek oldu. BMW M otomobilleri DYNAFLEX teknolojisi içeren Shell'in en iyi performans yakıtı Shell V-Power'ı tavsiye ediyor.



10 milyonuncu Ford Mustang banttan indi

Tüm dünyada bağımlılık yaratan ve bir efsane haline gelen Ford Mustang, Michigan'daki Flat Rock Fabrikası'nda 10 milyon üretim adedine ulaştı.



FORD MUSTANG yarım asırdır Amerika'nın ve üst üste üç yıldır dünyanın en çok satan spor otomobili. Ford bu başarılı modelin 10 milyonuncu üretimini gerçekleştirmenin heyecanını yaşıyor. Ford'un Micihgan'da bulunan Flat Rock Fabrikası üretim hattından çıkan 10 milyonuncu beyaz renkli Ford Mustang GT V8 460 HP gücü altı vitesli manuel şanzımanla tekerleklere iletirken en güncel sürüş destek sistemleriyle yollara çıkıyor. 1964 yılında üretilen ilk Ford Mustang aynı renge sahipti ve V8 motorun ürettiği 164 HP gücü üç vitesli manuel şanzımanla tekerleklere aktarıyordu.

"Bu şirketin kalbi ve ruhu olan Mustang tüm dünyada kabul görmüş bir ikon" diyerek değerlendirmesine başlayan Ford Motor Company Global Pazarlar Başkanı Jim Farley, "İlk otomobilim 1966 model bir Mustang Coupe idi. O otomobili genç bir delikanlı olarak ülkenin dört bir yanında kullanırken duyduğum heyecanı Detroit, Londra veya Pekin caddelerinde bir Mustang gördüğümde hala hissedebiliyorum. Mustang bir tebessüm unsuru, hem de her dilde" dedi.

Ford, bu önemli kilometre taşını Dearborn karargahındaki çalışanları ve üç adet II. Dünya Savaşı dönemine ait P-51 Mustang savaş uçağı da dahil olmak üzere ABD'deki Flat Rock Fabrikası çalışanları ile birlikte kutladı. Mustang 54 yıllık üretim tarihi boyunca, halen üretildiği Flat Rock dışında San Jose, Kaliforniya, Metuchen, New York ve orijinal üretim yeri olan Dearborn, Michigan fabrikalarında üretildi.

EN ÇOK SATAN SPOR OTOMOBİL

IHS araştırma firması tarafından sağlanan A.B.D. spor otomobil segmenti yeni araç satış verileri doğrultusunda Ford'un 1966-2018 yılları analizlerine göre Mustang, son 50 yıldır Amerika'nın en çok satan spor otomobili. Ford Mustang satışa sunulduğu 2015 yılından bu yana Avrupa genelinde 38.000 adet sattı.

Mustang geçtiğimiz yıl Porsche 911'i İngiltere ve İspanya dahil 13 Avrupa pazarında geride bırakırken, 2017 yılında Mustang için en önemli beş Avrupa pazarı; Almanya, İngiltere, Fransa, Belçika ve İsveç oldu.

Beşiktaş artık Volvo kullanıyor

Volvo Car Turkey, Beşiktaş JK ile imzaladığı premium partnerlik anlaşması kapsamında; Beşiktaş JK'ya Volvo dünyasını sundu. Yönetim ve oyuncuların katıldığı özel bir organizasyonla yeni otomobilleri, Beşiktaş ailesi ile buluştu.

İSVEÇLİ Premium otomobil üreticisi Volvo Car Turkey ve Beşiktaş JK arasındaki partnerlik anlaşması sonrasında Volvo marka otomobillerin teslim töreni önceki gün BJK Nevzat Demir Tesisleri'nde düzenlenen özel bir organizasyonla gerçekleştirildi. Törene, Beşiktaş JK Yönetim Kurulu Başkanı Fikret Orman, Volvo Car Turkey Genel Müdürü Sabri Sözen ve Beşiktaş JK Teknik Direktörü Şenol Güneş'in yanı sıra, siyah beyazlı takımın futbolcuları Oğuzhan Özyakup, Ricardo Quaresma, Atiba Hutchinson, Tolgay Arslan, Adriano Correira, Pepe, Ryan Babel, Jeremain Lens, Gary Medel, Alvaro Negredo, Domagoj Vida, Vagner Love, Cyle Larin ve Enzo Pablo Roco katıldı.

Volvo Car Turkey ile yaptıkları partnerlik anlaşması kapsamında konuşan Beşiktaş JK Yönetim Kurulu Başkanı Fikret Orman, "Beşiktaş JK'nın küresel vizyonu çerçevesinde uluslararası markalarla gerçekleştirdiğimiz farklı kapsamlardaki iş birliklerine bir yenisini daha eklemiş olmaktan mutluluk duyuyoruz. Geçtiğimiz aylarda ilk aşamasını tamamladığımız bu önemli iş birliğini bugün tesislerimizde gerçekleştirdiğimiz bu güzel birliktelikle taçlandırıyoruz. Volvo Car Turkey 2019 sezonu sonuna kadar, Beşiktaş JK Premium Otomotiv partneri olarak ailemizin bir parçası haline geldi. Kulübümüz öz kaynaklarına önemli bir destek olarak gördüğümüz bu önemi iş birliğini, Volvo gibi dünya çapında bir markayla gerçekleştiriyor olmayı da ayrıca önemsiyoruz. Volvo Cars'ın insan odaklı tasarım felsefesinin temellerinin, sade, abartıdan uzak ve insana değer veren bakış açısıyla, Beşiktaş JK'nın değerleriyle birçok noktada örtüştüğünü düşünüyoruz. Beşiktaş JK ve Volvo Car Turkey, bu süreçte en iyi şekilde birlikte yer alacak ve her iki markanın da değerlerine yakışır bu yol arkadaşlığını, tüm endüstrilere örnek olacak biçimde hayata geçireceklerdir. Bugünden itibaren, Volvo Car Turkey'in değerli katkılarıyla yine birçok başarıya imza atacağımıza inanıyorum" dedi.



Red Dot'tan Ferrari'ye "En İyinin de İyisi" Ödülü

Tüm dünyada süper spor otomobilin simgesi olan Ferrari, Red Dot Tasarım Ödülleri kapsamında, "Best of the Best" (En İyinin de İyisi) ödülüne layık görüldü.

OTOMOTİV endüstrisinin en önemli ve prestijli organizasyonlarından biri olarak dikkat çeken 'Red Dot Tasarım Ödülleri'nin 2018 sonuçları açıklandı. Bu yıl devrim niteliğinde tasarım öğelerine sahip Portofino ile "Best of the Best" (En İyinin de İyisi) ödülüne layık görülen Ferrari, üst üste tam 4 kez ödül alarak önemli bir başarıya imza attı. Almanya, Essen'deki Aalto Tiyatrosu'nda gerçekleştirilen törende, uluslararası jüri üyeleri "Etkileyici bir gelişimi benimseyen Ferrari Portofino heyecan verici bir tasarım dili ile insanları hayretler içinde bırakıyor. Açılır sert tavanın kullanılması ise bu otomobil için en iyi çözüm. Markanın asla vazgeçmediği zarafet bu araçta da malzeme ve işçilikte kaliteden hiç ödün verilmeyerek gözler önüne serilmiş. Ferrari Portofino, geleceğe ışık tutan özgün yaklaşımların mükemmel bir şekilde beden bulmuş halidir" yorumunda bulunarak Portofino için övgüler dizdi.

Öte yandan 'fastback' siluetiyle gözleri okşayan Ferrari 812 Superfast ve 2005 yılında devreye alınarak pistlerdeki araştırma-geliştirme çalışmalarına işaret eden XX programının öncüsü FXX K EVO da, Red Dot Tasarım Ödülleri kapsamında ödül alarak, gala gecesine damgasını vurdu.





Lamborghini'de yeni Pirelli ile geldi

Bu yıl da Nürburgring'i 6 dakika 44.97 saniyede turlayarak, yeni bir rekor kıran Lamborghini Aventador SVJ, Pirelli'nin P Zero lastikleri yardımıyla her turda 2 saniye birden kazandı.

ALMANYA'NIN zorluğuyla "Yeşil Cehennem" olarak bilinen meşhur pisti Nürburgring'de bu yıl 6 dakika 44.97 saniyelik tur zamanıyla yeni bir rekor kırılırken, Pirelli'nin 2010'da başlayan rekorlar serisine bir yenisi daha eklendi. Son sekiz yıldır Pirelli "P Zero" lastikleri ile donatılmış araçlar bu zorlu parkurda sekiz rekor birden kırdı. Bu başarıda, motor sporları lastiği olduğu kadar yol kullanımı için de homologasyonu (üretici onayı) bulunan Pirelli'nin "P Zero - Trofeo R" lastikleri önemli rol oynadı.

Almanya Nürburgring'de en son rekor, geçtiğimiz günlerde 6 dakika 44.97 saniyelik tur zamanıyla yeni bir standart belirleyen Lamborghini Aventador SVJ tarafından kırıldı. Bu, Lamborghini tarafından son üç yılda kırılan ikinci rekor oldu. Yedi dakikanın altına inen Aventador LP-750-4 SV ile başlayan ve Huracan Performante ile devam eden başarılı kariyere şimdi de Aventador SVJ modeli eklendi.

Aventador SVJ, müşterilere standart olarak Pirelli "P Zero" lastiklerle teslim edilecek

Lastiklerin özelliklerini otomobilin özelliklerine uyarlayarak performansı maksimize etmeyi başaran Lamborghini ve Pirelli mühendislerinin yakın iş birliği sonucu "P Zero Corsa" ve "P Zero Trofeo R" lastiklerinin Aventador SVJ'ye özel yeni versiyonları geliştirilmiş bulunuyor. Ayrıca, V12 motora sahip Lamborghini Aventador SVJ'nin satışa sunulacak en son versiyonu standart olarak Pirelli "P Zero Corsa" lastiklerle müşterilere teslim edilecek. Ayrıca, bu yıl Nürburgring'de rekor kıran "P Zero Trofeo R" lastikler de opsiyonel donanım olarak müşterilere sunulacak.

Pirelli "P Zero Corsa" lastikler Aventador SVJ'ye her turda iki saniye kazandırdı

P Zero lastiklerinin geliştirme sürecinde referans alınan değerlerden biri İtalya'daki Nardo pistinde elde edilen tur zamanı oldu. Bu pistte "P Zero Corsa" donanımlı önceki Aventador SV modeline kıyasla Aventador SVJ ve üzerindeki özel geliştirilen P Zero Corsa lastikler, her turda iki saniye kazandırdı. Bu yeni Lamborghini modeli için esas zorluk, dört tekerli çekiş sistemi ile



dört tekerli direksiyon sistemini birleştirmek oldu. Ayrıca, Haldex debriyaj sisteminde baskı yaratılmaması için torku optimal biçimde dağıtmak amacıyla lastiklerin tutarlı bir rotasyonu da garanti etmesi gerekiyordu.

Gavin Green

DENEYİMİN SESİ

Evden uzaktayken bir garaj avlusunda bu kadar takılacağım hiç aklıma gelmezdi



BENİM ELEKTRİKLİ otomobil maceram, Heathrow'da otoyolda giderken Tesla Model S'im otopilotu hızlanan bir Transit'in önünde şerit değiştirmesiyle başladı. Robotlar uyuklamazlar, konsantrasyon kaybı yaşamazlar ve gözlerini yoldan ayırmazlar. Ama 90 km/s hız sınırı olan bir yolda, beyaz kamyonetin yaklaşık 150 km/s hızla gittiği bir yerde rasyonel olmayan davranışlar sergileyebilirler.

Bunun öncesinde, Heathrow yakınlarındaki bir otelde, Tesla Süperşarj sisteminde hızlı şarj yaparak 40 dakikalık bir kahve molasının 'keyfini' çıkardım. Bu Tesla şarjları, evden uzaktayken en mantıklı şarj yöntemi. Renault, Nissan BMW ve buna benzer araçlar gelince, başka yerlerde farklı kablolar, şarj enerji sağlayıcıları, garip soketler ve uyumsuz yazılım meseleleri ortaya çıkıyor.
Yine de eski moda benzin pompası haricinde, bir aracı yeniden doldurmanın en iyi yolu. Tabii burada küçük bir problem var.
Otoyol servis alanlarında veya bu tip yerlerdeki hızlı şarj, tipik olarak 35-40 dakika sürüyor ve ancak otomobil icat edilmeden önce atlar kadar hızlı. Evden uzaktayken bir garaj avlusunda bu kadar takılacağım hiç aklıma gelmezdi. Birkaç hafta sonra yeni bir 'uzun menzilli' ZE40 Renault Zoe kullandığımda başıma gelen buydu. Zoe benim favori şehir otomobilim. Şehir içi sürüş için kusursuz ve tüm elektrikliler gibi gece yatarken şarj etmesi çok kolay. Fakat Zoe'yi konfor alanından çıkarıp Londra'dan Salisbury'a gitmeye karar verdim.
Her ne kadar 110 km/s hızda menzil alarm verecek kadar çabuk düşse de otoyolda iyiydi. Sorun ise aracın yeniden 'doldurmam' gerektiğinde başladı. İlk halka açık şarj istasyonu benim hiçbir kartımı tanımadı. Sonraki istasyonda da öyle oldu. Hızlı şarj için Renault bayisini aradım, ama ne yazık ki bir bayi organizasyonu yapılıyordu. Sonunda bir uygulama indirdim ve akşam yemeği yerken halka açık bir şarjı kullanım. Her şey iyiydi. Sadece tüm işler adeta yıllar alıyor, oysa normal otomobili beş dakikada hazır hale getirebiliyorsunuz.
Sıradaki araç yeni Nissan Leaf'di. Eskisine oranla büyük bir gelişim kaydedildi. Leaf ile kolayca yaşayabilirim; özellikle de tüm yolculuklarımın 275 km'den daha az olduğunu düşünürsek... Bu gerçekçi bir menzil. Pazar yolculuğu 190 km uzaklıkta Bristol yakınlarındaki bir köye oldu. Bu Leaf sınırlarının içerisindeydi. Ne yazık ki gittiğimiz yerde hızlı şarj yoktu ve garajdaki normal şarjdan geri dönüş için yeterli menzili dolduramayacaktık. Hızlı şarj için M4'te Membury'deki servis tanımlanmıştı. Ev yolu üzerinde menzil kapsamındaydı. (Bir Google araması onun bozuk olduğunu gösterdi). Peki Bayan Green, Leaf yeniden enerji toplarken kahve molasından hoşlanacak mı? Böyle şeyleri pek sevmez. Peki Pazar günü öğleden sonra çalışan tüm şarjlar doluysa ne olacak?

Bu yüzden Mercedes dizel station'ın böyle durumlarda devreye girmesi gerek. Onun düşük tüketimi, çevreci uzun yol konusunda beni ikna etti. Elektrikli maceram ise, yeni Jaguar i-Pace'i kullandığımda zirve yaptı. Bu araç, adeta bir devrim gibi çok akıllı ve tamamen elektrikli olmak için üretildi.
Elektrikli otomobil aktarma organlarının getirdiği yerleşim avantajını ortaya koyan ilk gerçek elektrikli. Bu yüzden kabin fark edilir biçimde öne alınmış.. Böylece Macan boyutlarında bir araçta, Cayenne'dan daha fazla genişlik elde edilmiş. Ayrıca kullanması güzel. Sadece hızlanması değil, virajlarda da etkileyici. Analog ve canlı hissettiriyor. Birçok elektrikli araç bilgisayar oyunu gibi hissettirirken analog ve canlı geliyor. Yine de yol planınızı dikkatli yapmalısınız.
Tesla, Apple tarzı tüm elektrikli kullanıcı deneyimini bir arada entegre sunan tek elektrikli araç üreticisi. Süperşarj altyapısıyla aracı şarj etmek, bir iPhone şarj etmek kadar kolay. Diğer elektrikli araçlar bu deneyimden çok uzak ve mantıklı bir çözüm bulamamış. Bu biraz da eski bilgisayarda, çevirmeli ağ modemiyle, uyumsuz yazılımla ve yetersiz depo alanıyla kullanım yapmak gibi.
Üreticiler yıllar boyunca benzinli veya dizelde kullanılabilen standart yakıt giriş bölümü kullandılar; yakıt firmaları standart pompalar ve kredi kartıyla kolay ödeme imkanı sundular (hatta artık temassız bile ödeniyor). Peki elektrikliler için işler neden bu kadar kolay değil?

Gavin Green, Geleceğe Dönüş'ün hala gelecekte olduğunu düşünüyor

Mark Walton

TEDAVİ EDİLEMEYEN HASTA

Sporun zirvesine erişmek çok zor ve buraya gelindiğinde de unutulmayacağınızı düşünmek yanlış.



F1 SEZONU başladıktan birkaç yarış sonra bile pilotların gönderileceği veya yerine birilerinin geleceği dedikodular başlar. Williams kötü bir sezon geçiriyor ve Sirotkin burada savunmasız görünüyor. Stoffel Vandoorne saf hız konusunda zayıf ve her zaman Alonso'nun gölgesinde. Genç Max Verstappen, Red Bull'dan kovulacağından neredeyse emin.

F1 gerçekten devasa bir iş. Sporun zirvesine erişmek çok zor ve buraya gelindiğinde de unutulmayacağınızı düşünmek yanlış. Birçok pilot unutuldu. F1'de bir kariyerin ölümsüzlük olduğunu düşünmeyin. Elbette Hamilton veya Vettel gibiler için durum farklı. Peki ya Hulkenberg ve Ocon gibiler? Ya da Daniil Kvyat, Max Chilton, Jolyon Palmer? Evet, başardılar ama acımasız belirsizlik onları da vurabilir.

Mesela Pedro Diniz'i hatırlayan var mı? Doğru, Breziyalı pilot 1995'te Forti takımında ilk yarışına çıktı. Kariyerini Arrows'da arka sıralarda Damon Hill'in takım arkadaşı olarak noktaladı. Yoksa 2000 yılın mı emekli olmuştu. Ardından mandıra çiftliği açmıştı. Hatırlıyor musunuz? İyi! O halde haklıyım. Sizi test ediyordum.

Peki Pascal Fabre. Hatırlayan var mı? Bunu akşam yemeği sonrası TV'de güzel bir soru yarışmasına çevirebilirim. Fabre sporun zirvesine ulaşmayı başardı. Bravo Pascal! Ne yazık ki onu orada bekleyen takım zayıf AGS'ydi. 1987'de, sadece bir sezon yarıştı. Hiç puan alamadı ve sonra tekrar F1'de yer bulamadı.

Francois Hesnault. 1984'te Ligier takımına katılmıştı. 1985'te Brabham'da Nelson Piquet'nin takım arkadaşı oldu. Şimdi ise araç üstü TV kamerasının ilk yerleştirildiği pilot unvanına sahip. 1985 Almanya GP'siydi. Bravo Hesnault!

Zamanda biraz daha geriye gittiğimizde gerçekten zor sorularla karşılaşıyoruz. Rikky von Opel'i duyan var mı? 1947'de New York'ta doğdu ve büyük bir mirasın sahibiydi (evet, Opel otomobilleri gibi). Rikky Lichtenstein pasaportuna sahipti; orada doğmasa da, bu Avrupa ülkesi adına yarışan tek F1 pilotu olarak biliniyor. Ensign ile 1973'te F1'e girdi ve en iyi sonucu 13.'lük oldu. 1974'te Brabham'a geçti çünkü o zamanlar takımın patronu olan Bernie Ecclestone, paranın kokusunu yine uzaktan almıştı. Sezon Rikky ve Bernie için iyi gitmemişti. Bu yüzden altı yarış sonra ayrılmak zorunda kaldı. Şampiyonada hiç puan alamadı.

Peki ya Carel de Beaufort? Tam adı Jonkheer Carel Pieter Anthonie Jan Hubertus Godin de Beaufort. Varlıklı bir aristokrat ve F1 dünya şampiyonası puanı alan ilk Hollandalı. 1957'de Le Mans'da sınıfında kazandı ve özel katılımcı olarak Porsche'siyle 31 grand prix'ye katıldı.

Genel olarak 1959'da Almanya'da Avus'daki kazasıyla tanınıyor. Berlin GP'siydi; F1'den bir gün önce bir spor otomobil destek yarışı yapıldı. Eğimli Avus, 15 metre yüksekliğinde ve 43 derece açıya sahipti. Zemini, tuğlayla kaplıydı. Ölüm Duvarı olarak bilinmesi şaşırtmamalı. Yarış sırasında eski Ferrari pilotu Jean Behra, ıslak tuğlalar üzerinde Porsche'siyle spin atmış ve tepeden aşağıya düşerek bir bayrak direğine çarpmıştı. Hayatını kaybetmişti. Beaufort da ıslak zeminde kaymış ve tepeden aşağıya uçmuştu. Sadece bazı ağaçlara çarpmıştı. İnanılmaz bir şekilde araç 15 metre düşmüş ve tekerlekleri üzerine konmuştu. Carel hala yaşadığına inanamıyordu. Tellerin arkasından bir boşluk buldu ve yarışa yeniden katıldı.

Ertesi gün Carel bu eğimli yerin tepesinde fotoğraf çektirdi. Ayağında Converse Allstars ve ceketiyle oturuyordu. Google'a girip bakın. Sersemlemiş bir gülüşüyle fotoğraf makinesine bakıyor.

Her neyse, merak ediyorsanız işte bu yüzden F1 pilotu olmadım. Hayır. Gerçekten öyle! Claire Williams beni arada ve yalvardı. Ona, "Biliyorsun, eskiler şöyle der Claire: 'Başarılı olduğunu düşünmektense hiç rahatsızlık vermemek daha iyidir.' Belki de aradığını Brezilya'da bulabilirsin" dedim.

Editörümüz Mark Walton, bazı unutulduğunu düşündüğü isimleri andı.

LOTUS ELISE 220 CUP

AUDI TT RS

LOTUS ELISE 220 CUP


Hızlı ve aynı zamanda konforlu

Burada ne arıyor?
Yaşlandı ama Elise hala en saf haliyle burada. 220 Cup modeli, zaten hafif olan kilolarını biraz daha attı. Ardından Elise'i yarış tarzı aero donanımıyla buluşturdu. Şu anda Cup 250 ve 260 versiyonları da var; 230 HP sizin için yeterli değilse, onları seçebilirsiniz.

Fiyatı uygun bir spor otomobil mi?
Öyleydi. Bugünlerde biraz daha pahalı. Ama klima ve müzik sistemi gibi ekstra opsiyonlar fiyatı artırıyor.

Düzlükte mi, virajda mı eğlenceli?
Bir roket gibi hızlanmıyor ama virajlarda gerçekten canlanıyor. Kanadı, ayırıcıları ve yan etekleriyle tutunmaya önemli katkı sağlıyor. 160 km/s hızda 66 kg yere basma gücü üretiyor. Bu açıdan birçok araca göre daha iyi ve daha iddialı.

AUDI TT RS


Oldukça verimli bir otomobil

Burada ne arıyor?
Şu ana kadar üretilmiş en hızlı, en maço TT yol otomobili. Beş silindirli motoru ve dört çeker sürüşü var. 400 HP civarında güç üretiyor. Ama aynı zamanda buradaki en ağır otomobil ve özel bir spor otomobil platformuna sahip değil. Uzun tavanı/yüksek kaputlu silueti, onun VW Grubu MQB platformu ipuçlarını veriyor.

Fiyatı uygun bir spor otomobil mi?
Pek değil. RS 50 bin sterlin civarında fiyata sahip ve buradaki test aracı, opsiyonlarla birlikte 61 bin gibi korkutucu bir rakama geliyor. Opsiyonlar arasında becerikli süspansiyonlar ve 20 inç jantlar var.

Düzlükte mi, virajda mı eğlenceli?
Düzlükte buradaki en hızlı otomobil ve virajlarda da ciddi bir hıza sahip. Araç istediğiniz kadar yol tutuşa sahip olabiliyor. Limitleri Alpine'in çok üzerine ama o kadar eğlenceli değil.

Hafif otomobillere doping

Saf sürüşe sahip spor otomobiller bugünlerde nadiren ortaya çıkıyor, ama onların yanına Alpine A110'un katılması, segmenti hareketlendirdi. Peki, diğer rakipleri kadar iyi mi?





Lotus ve Audi farklı dünyalardan ama onlara Alpine ve Porsche de katılıyor

ALPINE A110


Yılın güzel sürprizi

Burada ne arıyor?
A110, Alpine'in yeniden doğuşuyla, yönetim değişikliklerine, bölünen geliştirme çalıştırmalarına ve ertelemelere rağmen üretildi. Çok da iyi oldu. Renault Sport'un modern bir şekilde aracı yeniden yorumlamasıyla A110 harika bir dönüş yaptı.

Fiyatı uygun bir spor otomobil mi?
Umduğumuz kadar ucuz değil. Buradaki araç donanımlı ve fiyatı o yüzden daha yüksek. Giriş seviyesi modelleri 45 bin sterlin civarında satılıyor. Ağırlığı 1100 kg'den daha az.

Düzlükte mi, virajda mı eğlenceli?
A110 güç yükleme yerine ağırlık azaltma felsefesiyle ilgili bir araç. Lotus ve Cayman gibi sürüş kalitesi son derece akıcı; yine de biraz dikey hareket var ve ön bölüm kasislerden geçerken fazla sarsılabiliyor. Ağırlık dağılımı ise arkaya meyilli ama ağırlık transfer, burun tarafından hızlıca ayarlanabiliyor.

PORSCHE 718 CAYMAN


Burada olması sürpriz değil

Burada ne arıyor?
Ortadan motorlu coupe'lerin referans noktası. Altı silindirli karizmatik motorun, yerini aşırı beslemeli dört silindirliye bırakması bile Cayman'ın karizmasını bozamadı. Her zamankinden daha iyi yol tutuyor ve dünyanın en yetenekli spor otomobillerinden biri olarak kalmaya devam ediyor. Ayrıca iki kullanışlı bagajı var.

Fiyatı uygun bir spor otomobil mi?
Ona daha çok pahalı diyebiliriz. 300 HP'lik baz 718 Cayman 43 bin; 350 HP'lik 718 Cayman S 52 bin sterline yakın. Elbette bunlar opsiyon alınmadan önceki fiyatlar ve Porsche nasıl para kazanacağını biliyor. Birkaç opsiyon işaretlediğinizde kolaylıkla ikinci el süper spor parasına çıkıyorsunuz.

Düzlükte mi, virajda mı eğlenceli?
Şu anda piyasada satılan en hassas yol tutuşa sahip şasilerden birisi. Güvenli ve ayarlanabilir; devasa yanal yol tutuşa ve uysal bir hisse sahip. Bu konuda tüm rakipleri için referans oluyor.

DEVAMI...

LOTUS ELISE 220 CUP

Sert bir tur mu, lüks bir tur mu?
Zarif, minimal kabin alüminyum detaylara sahip ve bu da Elise'in mimarisi hakkında ipuçları veriyor. Adeta bir Macbook içinde oturuyor gibisiniz. Sonradan takılmış gibi görünen Alpine ses sistemi ve halı ekstra olarak satılıyor.



1990'larda doğdu ve hiç eskimeyecek gibi görünüyor

Sürüşü nasıl hissettiriyor?
Hidrolik desteği olmayan direksiyon, adeta avuçlarınızda yaşıyor. Kompresörlü motorun gaz tepkileri keskin ama hassas. Pedalların pozisyonu, topuk-ayak ucu tekniği için kusursuz. Fren hissi de çok iyi. Sürüş kalitesi, pist odaklı şasi nedeniyle kaçınılmaz olarak konfor konusunda etkileniyor.

Bazı kusurları olmalı değil mi?
İnmek ve binmek konusu, sırat köprüsünden geçmek gibi. Ayrıca uzun yolculuklar için yastığa ihtiyaç duyacaksınız. Yine de her sürüş unutulmaz olacak.

KARAR Sürücüsüyle iletişim kuran sevdiğimiz türden bir araç. Fiyatı biraz yüksek olsa da buradaki en heyecan verici otomobil. Sürüş yapmak hiç bu kadar eğlenceli ve içten olmamıştı.

AUDI TT RS

Sert bir tur mu, lüks bir tur mu?
Kesinlikle ikincisi. İçeride bolca kaliteli yüzey var. Ayrıca alüminyum kaplamalar da görselliği artırıyor. Sürüş pozisyonu diğerlerine göre yüksek ve bazı kontrolleri kullanmak biraz zor.



Görüyorsunuz, Audi ekran olmadan bile kabin yapabiliyor

Sürüşü nasıl hissettiriyor?
Hızlı ve makul. Güzel bir direksiyon desteği var. Devasa frenler çok verimli ama bir süre sonra yumuşak gelebiliyor. Buradaki en iyi sese sahip araç. Beş silindirli motoru, küçük bir R8 gibi çalışıyor...

Bazı kusurları olmalı değil mi?
Kulağa daha çok junior süper otomobil gibi geliyor ama daha çok hızlı bir hatchback gibi. Elektronik kontrollü amortisörlerine rağmen, TT buradaki en kötü sürüş kalitesine sahip. Bozuk yollarda sarsılıyor ve kasislere sert girerseniz adeta zıplıyor. Bir de fiyat meselesi var...

KARAR En iyi sürüşe sahip TT, buradaki en hızlı ve en pahalı araç. Güzel egzoz sesi de dikkat çekiyor. Ama sürücüsünü işin içine sokmakta o kadar iyi değil.

LOTUS ELISE 220 CUP
> **Fiyat** £43,500
> **Test aracı fiyatı** £43,500
> **Motor** 1796cc 16v kompresörlü 4 silindir, 220 HP @ 6800 d/dak, 250 Nm @ 4600 d/dak
> **Aktarma** 6 ileri manuel, arkadan itişli
> **Performans** 4.2 sn 0-100 km/s, 225 km/s, 7.5 lt/100 km, 175 g/km CO2
> **Ağırlık** 932 kg
> **Satış tarihi** Şimdi, 250 Cup versiyonu olarak güncellendi
> **Puanı** ★★★★★

AUDI TT RS
> **Fiyatı** £50,615
> **Test aracı fiyatı** £61,790
> **Motor** 2480cc 20v turbo 5 silindir, 400 HP @ 5850 d/dak, 480 Nm @ 1700 d/dak
> **Aktarma** 7 ileri çift kavramalı otomatik, dört çeker sürüş
> **Performans** 3.7 sn 0-100 km/s, 280 km/s, 8.4 lt/100 km, 192 g/km CO2
> **Ağırlık** 1440 kg
> **Satış tarihi** Şimdi
> **Puanı** ★★★★★



ALPINE A110

Sert bir tur mu, lüks bir tur mu?
Bazı materyaller bu fiyattaki bir araç için ucuz hissettirebiliyor ama bu araçta kokpitteki plastiklere odaklanmak, ana konuyu kaçırmak anlamına gelir. Tam olarak doğru ayarlanmış, deri spor koltuklar çok iyi ve her biri sadece 16 kg.


A110'un içinde genel olarak eğleniyorsunuz

Sürüşü nasıl hissettiriyor?
Performanslı araçların yapay ağırlıklara ve tepkilere ihtiyaç duymadığını kanıtlıyor. Hafif bir araç hissi var ve adeta parmaklarının üzerinde gidiyor gibi. Saf sürüşü sevenlerin aksine Alpine sadece vites kulakçıklarına sahip otomatik şanzımanla satılıyor.

Bazı kusurları olmalı değil mi?
Cayman gibi iki bagajı var ama ikisi de çok küçük. Tek bir ses düğmesi kontrolü var ve o da direksiyon kolonuna monte edilmiş. Bunu ayarlamak için vites kulakçıklarını aşmanız gerek. İçeride bazı malzemeler düşük kalitede ama kapıyı kapatın ve gidin. Bunlar umurunuzda olmayacak.

KARAR Etkileyici, güzel ve Cayman'a aşırı derecede yakın. Bu aracı sürmek sizi mutlu hissettiriyor.

PORSCHE 718 CAYMAN

Sert bir tur mu, lüks bir tur mu?
Kabini kıskanılacak derecede diğer Porsche'ler gibi sağlam. Ancak bazı kontrollerin karmaşasına alışmak gerek. TT daha güzel bir multimedya sistemine sahip olsa da 718'in yeni güncellenen ekranı da yeterince iyi çalışıyor.


Manuel vites almak zorunda değilsiniz, ama alırsanız da harika olur

Sürüşü nasıl hissettiriyor?
Alpine ve TT RS modellerinden farklı olarak 718, manuel vites kutusuyla da alınabiliyor; bu oldukça eşsiz bir durum. Güzel bir ağırlığa sahip direksiyonu ve kusursuz yerleşime sahip pedallarıyla kendinizi bir sürüş ustası olarak gösterebilirsiniz. Düşük devirlerde bir kamyonet gibi ses çıkarıyor ama devir yükseldikçe kendine geliyor.

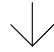
Bazı kusurları olmalı değil mi?
2800 d/dak altında biraz turbo gecikmesi var ancak sonrasında oldukça iyi hızlanıyor. Turboya geçişle birlikte Cayman nihayet uzun vites oranlarıyla daha fazla tork elde etmeye başladı.

KARAR Alpine'e karşı az bir farkla kazandı. Daha pratik ve daha kullanışlı. Ayrıca yol tutuş konusunda da ilham verici.

ALPINE A110 PREMIERE EDITION
> **Fiyatı** £51,805
> **Test aracı fiyatı** £51,805
> **Motor** 1898cc 16v turbo 4 silindir, 252 HP @ 6000 d/dak, 320 Nm @ 2000 d/dak
> **Aktarma** 7 ileri çift kavramalı, arkadan itişli
> **Performans** 4.5 sn 0-100 km/s, 250 km/s (sınırlandırılmış), 6.1 lt/100 km, 138 g/km CO2
> **Ağırlık** 1103 kg
> **Satış tarihi** Şimdi
> **Puanı** ★★★★★

PORSCHE 718 CAYMAN
> **Fiyatı** £42,897
> **Test aracı fiyatı** £51,255
> **Motor** 1988cc 16v turbo yatık dört, 300 HP @ 6500 d/dak, 380 Nm @ 1950 d/dak
> **Aktarma** 6 ileri manuel, arkadan itişli
> **Performans** 5.1 sn 0-100 km/s, 273 km/s, 7.4 lt/100 km, 168 g/km CO2
> **Ağırlık** 1335 kg
> **Satış tarihi** Şimdi
> **Puanı** ★★★★★

car KAZANAN







Elektriğin gücü, modanın göz alıcı ihtişamıyla birleşti

İnovasyonun her türüne açık görüşlülükle ve cesaretle yaklaşan ünlü giyim markası HUGO BOSS, "Gelecek elektrikte" diyerek, elektrikli otomobil yarışı serisi Formula E'nin resmi ortağı.

DİNAMİZM VE MÜKEMMELİYET... Bu kavramlar hem HUGO BOSS'un hem de Formula E'nin marka ruhunun temel taşları arasında. İki markanın karakterlerinde barındırdığı bu önemli ortaklık, nihayetinde özel bir iş birliğine dönüştü ve motor sporlarında 35 yıldan daha fazla tecrübesi olan HUGO BOSS, Formula E yarışlarının giyim partnerliğine imza attı. Roma, Paris, New York ve Honk Kong gibi dünyanın en dinamik şehirlerinin kalbinde düzenlenen Formula E yarışları, eğlenceyi, heyecanı ve elektriğin temiz ve güçlü ruhunu bir araya getiriyor.

Bu ortaklığı değerlendiren Formula E'nin yönetim kurulu başkanı Alejandro Agog, "Bu ortaklıkla birlikte, artık yarış alanındaki her takımın kazananlara yaraşır biçimde giyindiğini görecek ve dünyanın bambaşka köşelerindeki birçok şehirde göz alıcı etkinlikler sergilemeye hazır olacağız" derken; HUGO BOSS'un yönetim kurulu başkanı Mark Langer ise "tasarım ve sürdürülebilirlik alanındaki yenilikçi yaklaşımlara her daim sıcak baktıklarını" vurguladı.







Motor sporlarında 35 yıldan daha fazla tecrübesi olan HUGO BOSS, Formula E yarışlarının giyim partnerliğine imza attı. Roma, Paris, New York ve Honk Kong gibi dünyanın en dinamik şehirlerinin kalbinde düzenlenen Formula E yarışları, eğlenceyi, heyecanı ve elektriğin temiz ve güçlü ruhunu bir araya getiriyor.


Alejandro Agag, Jean-Èric Vergne


Orlando Bloom



Formula E'nin Paris'te düzenlenen ABB FIA Formula E Qatar Airways E-Prix Weekend etkinliğinde Idris Elba, Isan Elba, Luke Evans ve Orlando Bloom gibi ünlü isimler, HUGO BOSS'un İlkbahar/Yaz 2018 koleksiyonuna ait son derece şık kıyafetlerle boy gösterdi.

Idris-Isan Elba


Luke Evans

Sezonun New York'ta gerçekleşen son yarışında TECHEETAH ekibinin 28 yaşındaki Fransız pilotu Jean-Èric Vergne, Cumartesi günkü yarışı beşincilikle, Pazar günkü yarışı ise birincilikle bitirerek ilk Formula E Dünya Şampiyonası'nın birincisi oldu. Sıralamada onu ikincilikle Lucas di Grassi, üçüncülük ile Sam Bird izledi.
Formula E'nin giyim sponsoru olan HUGO BOSS, şampiyonayı kazanan Jean-Èric Vergne'yi tebrik eder.


Jean-Èric Vergne

ALFA'NIN GELECEĞİ HAKKINDA HEYECANLANMAK İÇİN



NEDEN

YENİ OTOMOBİLLER, YENİ MÜHENDİSLİK VE KENDİNE YENİDEN GÜVENMEK. AYNI MUHTEŞEM TARİHÇE, TARZ VE PERFORMANS İLE BİRLİKTE ALFA ROMEO'NUN ÖNLENEMEZ YÜKSELİŞİNE HAZIR OLUN!


ALFA ROMEO



8C geri döndü: 800 hp, hibrit ve çok şık

GIULIA QUADRIFOGLIO GÜCÜ, ELEKTRİKLİ MOTORLA BULUŞUYOR. KARŞINIZDA ALFA'NIN DÖRT ÇEKER SÜPER SPORU...

BAŞARI ZAMANI
Beş yıllık sunuma merhum FCA patronu Sergio Marchionne, ortadan motorlu 8C'nin geleceğini ifade etmişti. Akıllara hemen 33 Stradale gibi modeller geliyor değil mi?



BUNU HAYAL etmek bile güzel. 2020 yılına hangi ikon Alfa modelini taşımak isterdiniz? Şöyle isimleri kafanızdan bir geçirin. Disco Volante, Sportiva, Montreal, Tipo 33, Zagato SZ/RZ, GTA…

Onlar üretildiklerinde tasarımı, son teknoloji mühendisliği ve sıra dışı performanslarıyla öne çıktılar. Aynen geçtiğimiz 10 yılda Alfa'nın 8C ve daha küçük ortadan motorlu 4C ile yaptığı gibi.

4C bazı açılardan güçsüzdü ve daha fazla parasını olanlar için yeterli değildi. Onun yerine sınırlı üretim 8C vardı ama tükenmişti. Coupe 2003'Te ve haftalar içinde tükenen Spider beş yıl sonra tanıtıldı. Toplamda 2007 ve 2010 arasında sadece bin adet 8C yapıldı. Bunun sebebi Alfa'nın bu modeli özel tutmak istemesiydi.

Şimdi ise 2021'de 8C geri gelecek. Genel konsept aynı kalacak. Tamamen sürüş odaklı otomobilde ise tüm detaylar farklılık gösterecek. Mesela motor iki silindirini kaybedecek. Ortadan değil önden motorlu olacak ve elektrik desteği alacak.

Karbon fiber monokok sıfırdan geliştirilecek. 2891 cc çift turbo V6 motor, Ferrari'nin yardımıyla Quadrifoglio motorunun evrimleşmiş hali olacak. Giulia ve Stelvio'da 500 bg'nin üzerine çıkabiliyordu. 8C'de ise 600 bg civarında olacak. Buna 200 bg kadar, ön akstaki elektrik motorunun gücünü de ekleyin. Ortaya 800 bg ve 895 Nm'lik bir makine çıkıyor.

Buna ek olarak dört çeker ve tork vektörü sistemi, çevik viraj kabiliyetine katkı sağlayacak.

Batarya, elektrik motoru ve iki ek şaft ağırlığı zorlasa da, 100 km/s hızlanmasının 3 saniyenin altında olması bekleniyor. Bu, arkadan itişli Giulia Quadrifoglio'dan en az 1 saniye daha hızlı demek.

Mevcut 4C gibi, manuel şanzıman sunulmayacak. Yeni 8C, yedi veya sekiz ileri çift kavramalı şanzımanı alacak. Karbonfiber çerçevenin Dallara veya Carbotech gibi tedarikçilerin desteğini alacak. Motorlar ise Maranello'da üretilecek.

ÖĞRENİLEN YENİLİKLER

Karbonfiber monokok, Alfa'nın çift turbo V6'sını taşıyacak. Ön aksta elektrikli motor yer alacak. Bu teknolojiyi Maserati ile paylaşıyorlar.

NADİR OLMA ÖZELLİĞİ

Günlük kullanıma uygun bir süper spor hedefi var. Honda NSX veya McLaren 720S gibi düşünebilirsiniz. Ama çok daha fazla eğlence sunacak.

Maliyeti ne olacak? Sınırlı üretim Ferrari ve Porsche'ler bu özel pazarda çok yüksek fiyatlara sahipler. 1.6 milyon sterline LaFerrari Aperta gibi. Alfa'nın koleksiyon otomobilleri konusu biraz daha düzensiz. Yüksek gücüne ve tork avantajına rağmen 8C'nin 250 bin sterlinin ötesine geçmeyeceği tahmin ediliyor. Yine tahminen bin adet civarında üretilecek. Bir Alfa için yüksek bir para gibi gelebilir ama çok nadir olacak. Ayrıca özel bir mühendisliğe, çevikliğe ve rahat günlük kullanıma sahip olacak.

Coupe'lerin ardından İtalyanlar 8C Spider modelini de yapmak istiyor. Bu araç, daha nadir ve daha pahalı olacak. Ferrari'nin LaFerrari yaklaşımı gibi bir strateji izleyecekler.
Daha ekstrem ve 8C'den ilham alan süper spora ne dersiniz? Böyle bir olasılık var. Ferrari ve Maserati'de Enzo/MC12 ikizi gibi, Alfa/Maserati ortan projesi olabilir. Böylece güç ünitesi ve şasi potansiyeli daha ileriye taşınabilir. Umarız hiç üretilmeyen harika otomobiller değil de üretilen harika otomobiller listesini daha da genişletirler.

ELEKTRİKLİYE SARILMAK

Alfa tamamen elektrikliye geçiş yapmak için acele etmiyor. FCA ailesinden biri elektrikli geleceğe sarılabilir ama bu henüz Alfa değil. Daha çok Maserati ve Fiat bu konuda öncü. Maserati adı altında gelecek jenerasyon elektrikli Quattroporte ve Levante'ler olacak. Ayrıca yeni Alfieri modellerini de elektrikli göreceğiz (GranTurismo ve GranCabrio'nun yerini alacak). Bu arada Fiat ise yeni 500 ve Panda'nın elektrikli versiyonları üzerinde çalışıyor. Bununla birlikte Alfa, orta vadede elektrikliye geçiş yapmayacak çünkü Ar&Ge ekibi daha hafif ve daha bataryaları bekliyor. Muhtemelen 2025 sonrasında bunları görebiliriz. Böylece araçlar açısından dinamiklik konusunda herhangi bir ödün vermeleri gerekmeyecek.
Giorgio platformu yeni GTV'nin altyapısını oluşturacak. Hibrit kullanmak mümkün ama aynı zamanda bağlantı ve otonom özellikleri olacak mı net değil. Alfa, benzinli, dizel ve hibrit motorları taşıyabilecek bir altyapı yapmaktan mutlu. Bu yüzden genel olarak diğerlerini yakın takipte olacak.

FİYAT MI? 1000 ADET SINIRLI ÜRETİLECEK BİR MODEL VE ELBETTE BU FİYATI ETKİLEYECEK





2 Büyük düşünen patronlar

GEÇTİĞİMİZ AYLARDA HAYATINI KAYBETSE DE, MARCHIONNE ALFA'NIN ÖNÜNÜ AÇTI

25 TEMMUZ'DA herkesi şok eden bir şekilde aramızdan ayrıldı Sergio Marchionne. Kısa zamanda büyük işler yaptı ve hedeflerini ortaya koydu. Şimdi ise Alfa'nın onun açtığı yoldan ilerlemesi gerekiyor.

Bu defa her şey farklı görünüyor. Zaten bu sayfada sıraladığımız nedenler de buna ilham veriyor. Marchionne'nin vizyonu çok açık ve netti. Alfa, Ram, Maserati ve Jeep markaları için çok istekliydi. Onları global bir başarı hikayesine dönüştürmek için önemli adımlar attı.

Alfa tarafinda da büyük yenilikler yaşandı ve yaşanacak. Giulietta, 2022'de mevcut jenerasyona son verilmeden önce 2020'de kapsamlı makyajdan geçecek. Hatta onun yerine Giulia sedan ve Stelvio SUV platformunu kullanan arkadan itişli/dört çeker Giorgio modelinin gelmesi muhtemel. Giulietta adet olarak az satışa sahip ve sadece Avrupa'yı kapsıyor. Yerini alacak model ise Çin'e kadar uzanacaktır. Hatta bazı hızlı versiyonların gelmesi de kaçınılmaz.

2022 için büyük bir büyüme bekleniyor. Alfa yıllık 400 bin adetlik satış hedefliyor. 2018'de ise 170 bin civarı satış olacak. Bu da büyük bir sıçrama demek. Marchionne yüzde 10'luk bir kar marjı hedefi koymuştu ve aslında bu endüstrinin epey ilerisindeydi. Bu tahminler tutacak mı göreceğiz ama SUV'lar ve yeni spor otomobiller onları bu hedefe yaklaştıracaktır.

ALFA ÖNEMLİ BİR BÜYÜME HEDEFLİYOR. YILLIK 170 BİNDEN 400 BİN SATIŞA ÇIKMAYI AMAÇLIYORLAR



3

Alfa, F1'in gelecek vaat eden en iyi pilotuna sahip

ALFA/SAUBER'DE HIZLI OLAN LECLERC, FERRARI'YE HAZIRLIK YAPIYOR

ALFA'NIN F1'E dönüşünü hafife almayın. Bu markanın logosunu araca koymaktan daha fazlası demek. Yani sadece para verip Sauber'in C37 aracının motor kapağına logo koymadılar. Henüz teknoloji transferi yok.

Ama endişelenmeyin. Alfa'nın motorsporlarının zirvesinde olmasını kutlamak için birkaç sebep var. İlki, Ferrari'nin F1'deki geleceğini garantilemeye yardımcı oluyor. Sauber'in F1 Komisyonu'ndaki oyu, Ferrari'nin yanında olacak. Böylece Scuderia, sporun politik koridorlarında daha fazla güç elde edecek.

İkincisi, Charles Leclerc'in çaylak sezonuna öncülük yapmaları. Ferrari Pilot Akademisi üyesi olan 29 yaşındaki pilot, geleceğin en heyecan verici isimlerinin başında geliyor. Hamilton bile bundan etkilendi: "Yetenekli bir çocuğun geldiğini görmek harika. Charles yetenekli ve kendi yolunu açmaya devam ediyor."

Leclerc, junior serilerden F1'e geçiş yaptı. GP3'ü domine etti ve ardından geçtiğimiz yıl en genç Formula 2 şampiyonu oldu. F1' geldiğinden beri takım arkadaşı Marcus Ericsson'u mağlup ediyor. Sıralama performansı açısından ondan ortalama 0.5 sn daha hızlı. Gelecekte onu ne bekliyor? Leclerc Ferrari'ye çok yakın. Ama ne zaman? Birçok kişi 2019'da Raikkonen'in yerine geleceğini söylüyor. Bazıları ise bu baskıya hazır olmadığını. Gerçek şu ki Vettel da baskı altında. Ama Ferrari mümkün olan en kısa zamanda onu yarış koltuğuna oturtacak.

ALFA'NIN DÖNÜŞÜ FERRARI'NİN F1'DEKİ YERİNİ SAĞLAMLAŞTIRMASINA YARDIMCI OLDU. ALFA/SAUBER ONLARA POLİTİK KONULARDA HER ZAMAN DESTEK VERECEK. AYRICA PİLOTLARI LECLERC BURADA FERRARI'YE HAZIRLANIYOR



4

Yeni bir GTV geliyor

GIULIA BAZLI GTV ALFA'NIN 8C'DEN SONRAKİ AMİRAL GEMİSİ OLACAK

ARKANIZA YASLANIN. Bu kafa karıştırıcı olabilir. Ama bize inanın, her şey sonunda netleşecek ve yapboz parçaları yerine oturacak. Alfa, GTV ismini geri getiriyor. Son olarak bu isim, 90'ların ortasında ve 2000'lerde önden motorlu, önden çekişli bir coupe'de kullanılmıştı.

Ama şimdi işler biraz daha farklı. Amaç coupe tarzı BMW M4'ü hedef almak.

Ürün stratejisinden iki önemli konu var. Biri yeni 8C ile çakışması ihtimali. Bu araç önden motorlu olacak. 800 bg üretmesi bekleniyor. Peki onun kadar çekici bir modele daha ne dersiniz?

İşte GTV yapbozun ikinci parçası ve gelecek Maserati dalgasından faydalanacak. FCA, aynı zamanda ürünleri farklı tutmanın da hesaplarını yapıyor.

Sonuç olarak karbonfiber 8C sınırlı üretime sahip olacak. GTV ise öyle değil. Giulia ve Stelvio'daki zaten iyi performans veren Giorgio platformunu kullanacak. 8C ve GTV, showroom'larda çok kısa zamanda birlikte vakit geçirecekler. İkisi de güç seviyesiyle amiral gemisi olacak kadar iyi

Yeni coupe (8C 2021'de gelecek), önden motorlu, arkadan itişi/dört çeker olacak. Dört koltuk yer alacak. Spider versiyonu ise, coupe'den 18 ay sonra gelecek. Her iki versiyonun da farklı motor güçleri olacak. Bir dizi Alman coupe'yle mücadele edecek. 4-serisi ve 8-serisi BMW ürün gamı, zaten Alfa'nın hedefinde. Mercedes C ve E-Sınıfı, Audi A5/S5/RS5 ve A7 de buna dahil.



En güçlü GTV'nin şarj edilebilir hibrit olması bekleniyor. 3.0 litre çift turbo V6, 460 bg civarında güç üretecek. Elektrikli motor, içten yanmalı motor ve şanzıman arasında yer alacak. 530 bg civarında güce sahip olacak; ama 600 bg'lik potansiyelini geçiş düğmesi gibi kısa süre kullanma potansiyeli olacak.

GTV'nin direkt elektrikli motor yerine Q4 sistemini kullanarak mekanik olarak tahrik edileceği söyleniyor. Elektrikli menzil hedefi ise 50 km.

GTV'nin 300 bg'den daha az olan versiyonları sadece arkadan itişli olacak. Daha üst versiyonların farklı şasi ayarlarıyla, arka tekerlekten yönlendirmeye, aktif viraj denge çubuklarına, elektronik diferansiyele ve havalı süspansiyonlara sahip olması bekleniyor.

Alfa ve Maserati birlikte neler yapacak? FCA'nın bunu yönetmesi biraz zor çünkü altyapısında çok ortak parça kullanılıyor. İşte bu yüzden bu araçlar çok karlı olacak. Yine de iç ve dış tasarım açısından tasarımcılar çok farklı görünmelerini garanti altına alacak.

Maserati ürün gamı 2020'de yenilenecek; Levante SUV, Ghibli, Quattroporte, GranTurismo, GranCabrio gibi araçlar Alfieri konseptinin izlerini taşıyacak.

Alfieri'nin üretim versiyonu, GTV gibi Giorgio platformunu kullanacak olsalar da boyutları anı olmayacak. Çünkü bu esnek bir altyapı. Maserati elektrikli işine önem verirken, yeni dönem Alfa DNA'sının merkezinde bu yok.

GTV'NİN ARKA TEKERLEKTEN YÖNLENDİRMEYE, AKTİF VİRAJ DENGE ÇUBUKLARINA, ELEKTRONİK DİFERANSİYELE HAVALI SÜSPANSİYONLARLA SAHİP OLMASI BEKLENİYOR





KLASİK ÇİZGİLER
Giulia, 5-serisi olma isteği olan bir 3-serisi ise, GTV de 8-serisi'nin karizmasını bozmak isteyen bir 4-serisi olacak. Giulia platformu dinamik olarak katkı sağlayacak. Hızlı tepkileri ve atak sürüşüyle öne çıkacak.

MUTLU BÜYÜK BİR AİLE Mİ?

FCA'nın merhum CEO'su Sergio Marchionne bu açıdan çok etkiliydi. Beş yıllık planı açıkladı ve önemli bir eylem planı ortaya koydu. Ferrari başkanıyken de farklı konulara odaklanarak yeteneğini her zaman gösteriyordu. Her otomobil markası iniş çıkışlar yaşar, ama önemli olan doğru yolu çizmektir. İşte şimdi FCA doğru yola adım attı. Gelecek beş yılda bolca Jeep yeniliği görebiliriz. ABD odaklı Chrysler ve Dodge de ön planda olacak ama Ram da, pick-up ve vanlarıyla kendisini gösterecek. Jeep ürün gamını sert ve aile 4x4'lerinin yanında, küçük SUV'lar pick-up'lar ve hatta otomobil tarzı araçlarla genişletecek. Grand Cherokee üç sıralı koltukla satışa sunulacak. Ayrıca 2022'de Jeep'ten sekiz şarj edilebilir hibrit modeli gelecek. Bazıları Çin için tamamen elektrikli olacak. Otonom sürüşe sahip Jeep'ler de göreceğiz. Bu gerçekten büyük bir aile.



BÜYÜK DEĞİŞİM
Son GTV'yi unutun. O otomobil önden çekişliydi. Yeni GTV, sınıfının öncü dinamiklerine sahip olacak. Daha sıkı, hafif ve hatta Giulia Quadrifoglio'dan daha güzel olacak.

5 ATEŞLİ STELVIO, MACAN'DAN



DAHA EĞLENCELİ

HIZLI BİR ALFA'NIN KARŞISINA SINIFININ LİDERİ BİR ALMAN ÇIKARIRSANIZ SONUCU GENELDE TAHMİN EDEBİLİRSİNİZ. GENELDE... AMA STELVIO AÇISINDAN İŞLER ALIŞILDIK DEĞİL



P **ORSCHE, ALFA'YA KARŞI.** Gözlerinizi kapatın ve bu sözleri ağzınızda yuvarlayın. Muhtemelen bunları söylerken, bilinçaltınızda bazı kareler dolaşacak. Mesela nasıl görüntüler geliyor? Belki '67 Trans-Am sezonundan hafif 2.0 911 ile Alfa'nın GTA'sı. Ya da Alfa'nın 33TT12'si, Almanların 908'ini bozguna uğratması mı? Neyse bunları kenara bırakın. Artık yeni bir dönemdeyiz. 2000 kg'lik SUV'lar, kendi hikayelerini yazıyorlar. Bugünün mücadelesi ise yeni Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio ve sınıfının şampiyonu Porsche Macan Turbo arasında olacak. Alman araçta, Performans paketi de var.

Biliyoruz, seven kadar nefret eden de var ama SUV'lar hakkında ne düşünürseniz düşünün, pazarda talep var ve üreticiler oraya yöneliyorlar. Porsche buraya önce Cayenne ile geldi. Daha sonra daha küçük kardeşi Macan'ı yaptı. Alfa da bu partide olmak istiyordu ve şimdi burada.



HER İKİ ARACI DA DÜZLÜKTE SERBEST BIRAKTIĞINIZDA, MACAN TURBO ALFA'YI YAKALAYAMIYOR



Toplamda 4 ton ağırlığımız ve 1000 bg civarında gücümüz var. Toplam bütçeye ise gerçek bir arkadan itişli Porsche alabilirsiniz. Standart Stelvio'yu grup testinde ağırlamıştık ve hikaye tanıdıktı. Göründüğü kadar heyecan verici değildi. Ama bu defa 510 bg güç üreten versiyon var. V6 motoru Giulia'dan geliyor ve işler bu defa farklı olabilir.

Sıra dışı performansa sahip. Devasa kalp şekilli ızgara, eğimler ve yandaki plakalıkla Stelvio yolda en çok dikkat çeken model. Ayrıca Quadrifoglio versiyonu Cosworth tarzı kaput havalandırmalarına, geniş çamurluklara yer vererek çekiciliği artırıyor.

Uzun ve geniş ön bölüm, ince ve alçak Giulia'dan farklı. Ama aynı kıyafeti farklı kesimle giymiş gibiler. Giulia Quadrifoglio'dan farklı olarak Stelvio dört çeker. BMW M5 kadar ayarlanabilir özellikleri yok ama bu araç da arkaya meyilli. Gerçekten kayma yaşanmadan ön aks devreye girmiyor.

Alfa'nın içine geçtiğinizde, ilk izlenim memnun edici oluyor. Bazı ucuz görünen detaylar olsa da genel olarak memnun kalıyorsunuz. Alt taraflara indikçe durum daha kötü. Mesela kaput açma kolu, ucuz oyuncaklardan yapılmış gibi. Belki çok fazla kullanacağınız bir kol değil ama Ferrari'den ilham alan V6'ya ulaşırken daha güzel şeyler bekliyorsunuz.

Yakışıklı ön konsol mimarisi, genel olarak Giulia'dan alınmış. Dört yetişkin ve bagajları için yeterince alan var. Standart olarak alüminyum vites kulakçıkları, kırmızı çalıştırma düğmesi (standart Stelvio'da siyah) ile geliyor. Karbon sırtlıklı koltuklar ve altı düz direksiyon ise opsiyon.

Makyaj yıl sonunda gelecek ama mevcut görünümden çok farklı olmasını beklemeyin

Arada 70 bg fark tartışılmaz: Macan, QF'den daha yavaş



Navigasyona buluşma noktamızı girerken, Alfa'nın bilgi-eğlence ekranının eski, düşük detaylı grafiklere sahip olduğunu hatırladım. Elbette Alfa'nın önceliği bu değil. Virajlı yollarda zaten bunu unutturuyor. QF, son derece hızlı ve enerjik. İnsanlar böyle hızlı bir SUV'u her zaman görmüyorlar.

Herkese garip gelen, oturma pozisyonu. Hızlı bir araçtasınız ama nispeten yüksek bir oturma pozisyonu var.

Daha önce Quadrifoglio kullanmış olsak da, bugün performanstan çok etkilendik. Macan'dan sonra yerimize ulaştık. Onu gördüğümde Porsche'nin ciddi bir tehdit olabileceğini düşündüm. Oldukça endişesiz ve güzel görünüyor. Makyajlı Macan yakında gelecek ama o da ilk modelin tasarım dilini koruyarak hareket edecek.

Alfa gibi Macan'da platform paylaşımından faydalanıyor. Ama daha sofistike büyük ağabeyi Cayenne ile değil, VW Grubu'ndan Audi Q5 ile paylaşım yapıyor.

Stelvio gibi o da dört silindirli benzinli motorlarla da sunuluyor. Burada ise Macan Turbo var. 3.6 litre çift turbo motoru 400 bg üretiyor (makyajdan sonra 2.9 lt'ye geçecekler). Ama performans paketi sayesinde güç 440 bg'ye çıkıyor.

Görsel olarak performans paketi bir fark getirmiyor. Fakat uzman gözler, sürüş yüksekliğinin 15 mm daha azaldığını anlayabilir. Ayrıca 30 mm daha büyük diskler var. Turbo dış görünüm paketi alırsanız, 911 Turbo'daki gibi 21 inç jantlara, adaptif LED farlara ve yan taraflarda, cam çerçevelerinde ve ızgarada siyah detaylara sahip oluyorsunuz.

Harika görünüyor ve aslında güzelliği göründüğünden daha fazla. Macan, Alfa'dan farklı olarak havalı süspansiyon opsiyonuna sahip. Ayrıca İtalyan otomobilde ZF sekiz ileri tork konvertörlü otomatik varken, bu araçta yedi ileri çift kavramalı var. Acaba hikaye tanıdık bir yere mi gidiyor? Bu defa değil. Kabin Alfa'dan daha ferah ve kalitesi daha iyi. Ama navigasyon sistemi son dönem Porsche'lerinden daha küçük. Orta konsol ikinci jenerasyon Panamera'ya göre daha karmaşık. Ancak makyajlı Macan'da bunlar değişirse şaşırmamak gerek. Yine de şimdilik durum böyle. Porsche, İtalyan araca göre 100 kg daha ağır. Dört çeker İtalyan SUV, 1830 kg ağırlığıyla gerçekten etkileyici. Ancak arkadan itişli Gulia'nın 300 kg kadar daha hafif olduğunu hatırlatalım. Yine de 100 kg daha fazla ağırlık ve 70 bg kadar daha az güç, yolda kendisini gösteriyor. Küçük SUV'ların kralı Macan Turbo, boş yolda ateşli Stelvio'yu yakalayamıyor.

Kalkış kontrolünü açıp, PDK şanzımanı serbest bıraksanız da Porsche 100 km/s hıza 4.4 saniyede çıkıyor.

ALFA ROMEO'NUN HIZLI GİTMESİ İÇİN DAHA ÇOK ÇABA GÖSTERİYORSUNUZ AMA BUNUN KARŞILIĞINI VERİYOR

MERAK EDİLENLER **Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio**



Tarla yolu mu, F1 pisti mi? Kesinlikle F1 pisti. Ama eski bir F1 pisti. QF, 7 dakika 52 saniyelik tur derecesiyle Nordschleife'de en hızlı SUV oldu.



Genişlik yarışını kim kazanır? Alfa içeride rahat hissettiriyor ve daha büyük bir bagajı var. Yine de yüksek oturma pozisyonu sportiflik hissini biraz bozuyor.



Multimedya kullanımı nasıl? Medya sisteminin ekranı göründüğünden daha küçük. Grafikleri zayıf ve dokunmatik özelliği yok. tine de Apple CarPlay/Android Auto özelliği var.



Eğer o bir spor olsaydı... Murderball (tekerlekli sandalyeli rugby) olurdu. Vahşi, fiziksel olarak zorlayıcı ve maç bitmeden önce birileri tehlikeli anlar yaşıyor.

Canlı ve heyecan verici hissettiriyor ama burada Alfa'yı kullandığınızda durum değişiyor. Bu araç 100 km/s hıza 3.8 saniyede erişerek, 911 Carrera 4 GTS'i bile gölgede bırakıyor. Ne zaman isterseniz bu performansı sunuyor. Otoyolda kendinizi 283 km/s hızda bulabilirsiniz; Porsche için ise maksimum hız 272 km/s. Gerçek hayatta bu rakamlar biraz alakasız olabilir ama ne kadar hızlı olduklarını anlayabilirsiniz. Ancak her koşulda Alfa daha heyecan verici.

Alfa Romeo'nun hızlı gitmesi için daha fazla enerji harcıyorsunuz ve bunun karşılığını veriyor. Bu aracın, 7 dakika 51.7 saniye ile Nürburgring SUV tur rekoruna sahip olduğunu da unutmayın. Yani sadece düzlük hızından daha fazlasına sahip.

MERAK EDİLENLER **Porsche Macan Turbo**



Tarla yolu mu, F1 pisti mi?
Genelde sert zeminleri tercih ediyor ama off-road ayarları ve aracı 135 mm daha yükselten havalı süspansiyonlarıyla çamura da girebiliyor.



Genişlik yarışını kim kazanır?
İnce sütun kabini Alfa'dan biraz daha ferah yapıyor ama içerisi daha dar ve bagaj daha küçük. Pedallar ise biraz yana doğru kaydırılmış duruyor.



Multimedya kullanımı nasıl?
Ufakça ekranı dokunmatik/düğme karışımıyla kullanılıyor. Alfa'ya göre daha sezgisel ve sofistike. Ama muhtemelen makyajla birlikte daha da geliştirilecek.



Eğer o bir spor olsaydı...
Bisiklet ile dağ inişi yapmak olurdu. Her türlü zeminde çevik. Ama aynı zamanda opsiyonları satın alarak fark etmeden devasa bir faturalar ile karşılaşabilirsiniz.



Giulia bazlı kabin geniş ama kalite bu fiyattaki bir araç için düşük. Koltuklar ise biraz yüksek



Parlak ve havadar. Daha iyi medya ekranı var ama sürüş pozisyonu biraz can sıkıcı

Alfa'nın düşük hızdaki fren hissi, Porsche'ninki kadar istikrarlı değil ama durdurma gücü çok iyi ve gövde kontrolü çok kuvvetli.

Vites geçişleri ise, bir aile SUV'undan daha çok bir Ferrari gibi. Alfa'nın 50:50 ağırlık dağılımı, burnu ağır Porsche'den daha hafif. Böylece farkını ortaya koyuyor.

Alfa, ekstrem şartlarda da daha çok arkadan itişli gibi hissettiriyor. QF SUV'larda alışılmadık biçimde arkada daha geniş lastiklere sahip. Fakat arkayı kaydırıp lastik dumanları arasında kalmak normal araçlara göre daha zor. Macan havalı süspansiyonuyla bozuk zeminlerde de daha uysal. Hızlı Golf'lerdeki gibi bir his sunuyor. Onunla doğru ayarları bulmak çok kolay. Ayrıca şehir içinde PDK, Alfa'nın ZF'sine göre daha sakin hissettiriyor. Porsche daha kullanışlı ve makyajlı versiyonu çok daha iyi olacaktır. Ama asla Alfa'dan daha heyecanlı olamaz. Ayrıca fiyat olarak Turbo yerine Macan S'in de iyi bir tercih olabileceğini ekleyelim.

Burada tartışılmaması gereken konu ise Alfa'nın daha özel hissettirdiği. Farklı bir karakteri var. Sadece daha hızlı ve daha eğlenceli değiş. Ayrıca daha az tüketiyor. Opsiyon listesi açısından Porsche kadar zengin değil ama standart donanımı başarılı.

Stelvio QF'i, Macan Turbo Performance modeline tercih ederken şunu unutmayın. Alfa daha eski tarza sahip ve birkaç kusuru var. Ama söz konusu performans SUV'u olduğunda pratiklik daha geride kalıyor. Yerden yüksek bir araçta daha fazla eğlence için doğru tercih. Stelvio bu konuda başarılı. Bunu yazmak her zaman kısmet olmaz ancak bu defa Alfa, Porsche'yi mağlup etti.





"Önce siz lütfen. Hayır, hayır önce siz..." Bu sıralamayı her zaman göremezsiniz

ALFA ROMEO STELVIO QUADRIFOGLIO

> **Fiyat** £69,500 (£78,000 test aracı fiyatı) > **Motor** 2891 cc 24v V6 turbo, 510 bg @ 6500 d/dak, 600 Nm @ 2500 d/dak > **Aktarma** 8 ileri otomatik, dört çeker sürüş > **Performans** 3.8 sn 0-100 km/s, 285 km/s, 9 lt/100 km, 210 g/km CO_2 > **Ağırlık** 1830 kg > **Satış tarihi** Şimdi

★★★★☆

PORSCHE MACAN TURBO PERFORMANCE PACK

> **Fiyat** £69,505 (£85,485 test aracı fiyatı) > **Motor** 3604cc 24v V6 turbo, 440 bg @ 6000 d/dak, 600 Nm @ 1500 d/dak > **Aktarma** 7 ileri çift kavramalı, dört çeker sürüş > **Performans** 4.4 sn 0-100 km/s, 272 km/s, 9.4 lt/100 km, 217 g/km CO_2 > **Ağırlık** 1925 kg > **Satış tarihi** Şimdi

★★★★☆

6

Stelvio giderek büyüyor ve küçülüyor

ÇOK SATIYOR, DOLAYISIYLA AİLE GENİŞLİYOR

ALFA, SUV ÜRÜN gamını Stelvio'nun önünü ve arkasını doldurarak büyütecek. Daha küçük olanı, C-SUV kategorisinde yer alacak. Audi Q3, BMW X1 ve Mercedes-Benz GLA rakibi olacak. Daha büyük olanı ise, Range Rover Sport rakibi olacak.

Yeni Giulietta gelene kadar, küçük SUV, Alfa'nın Giorgio platformunu kullanan en ucuz ve en az kompleks otomobil olacak. Alman rakiplerinden farklı olarak 2021 yazında satışa sunulduğu ilk günden beri şarj edilebilir hibrit versiyonu sunulacak.

2020'de de E-SUV için benzer taktik uygulanacak. 2025'ten itibaren bu E-SUV, tamamen elektrikli olarak da satılacak.

C-SUV arkadan itişli ve dört çeker olacak. Ayrıca manuel vites seçeneği de sunulacak. Şarj edilebilir hibrit, yarı hibrit ve hibrit olmayan versiyonlar benzinli olacak; dizel değil.

Yeni içten yanmalı motor, giriş seviyesi 1.3 litre TCI ünite olacak; 165 bg ve 257 Nm üretiyor. E-SUV, Giulia ile bazı aktarma organlarını paylaşacak ama pahalı V6 motor daha ucuz bir Pentastar motor alternatifinin yolunu açabilir. ABD kaynaklı 3.0 litre V7, 330 bg/500 Nm ve 410 bg/550 Nm versiyonlarıyla sunulacak.

Dört çeker sürüş ve otomatik şanzıman, ürün gamında standart olacak. Ayrıca yeni bir bilgi-eğlence sistemi kullanılacak.

Bir süre önce Alfa'nın C-SUV için Jeep Renegade platformunu kullanabileceği konuşulmuştu. Bunun sebebi ise araç başına Alfa'nın Giorgio platformundan bin sterlin daha ucuz olmasıydı. Ancak Alfa'nın yeni anlayışı maliyetleri daha arka plana atıyor. Bu yüzden yeni araç hak ettiği gibi iyi yol tutuşa sahip olacak. Sportif ve üstün performansıyla öne çıkacak.

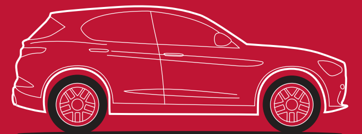
FCA adına önemli bir yatırım. Geri dönüş olarak 2022'de Alfa'nın yıllık 230 bin adet satacağı hesaplanıyor. Bunun için, SUV satışlarının iki katına çıkacağı tahmininin de doğru çıkması gerek.



2021 C-SUV



STELVIO



2020 E-SUV



Markanın geçmişten ilham aldığı tarihi modeller

Alfa Romeo ileriye gidiyor ama aynı zamanda geriye dönüp bakmayı ihmal etmiyor. İşte kullandığımız en iyi Alfa modelleri

75 EVOLUZIONE

UNUTULMUŞ HOMOLOGASYONLU MODEL



MUHTEMELEN Alfa'nın 75 Evoluzione modelini duymamışsınızdır. 1987 yılında ilk Dünya Binek Otomobil Şampiyonası için yapılmıştı. Ancak bir yıl önce mağlup olan Alfa 75 turbo gibi dayanıksız 75e de yenildi. Avrupa serilerinde M3 bir ikon haline gelmişti.

Aslında tüm malzemeler yerli yerindeydi: Şanzıman alt yapısı harika bir ağırlık dağılımına göre yapılmıştı. 1.8 litrelik dört silindirli motor harika bir potansiyele sahipti. 500 adet yol versiyonu araç da homologasyon için üretilmişti. 153 bg Turbo motor sahiplerdi. 100 km/s hızlanması ve 215 km/s maksimum hızı, 205 GTi 1.9 ve 16v Golf'ler karşısında çok etkileyici değildi.

Ama asıl şok edici olan, aracın tasarımını çirkin hale getiren jantları, çamurlukları yerleştirerek onları kırmızıya boyamaktı. Neyse ki sürüşü, görünüşünden daha iyiydi. Motorda biraz gecikme vardı ama dengeli şasisiyle öne çıkıyordu. Bugün gizli bir kült otomobil olarak karşımızda. **Chris Chilton**





4C

ALFA'NIN ELISE MODELİ



BENİ YANLIŞ anlamayın ama 4C kusursuzluktan uzak bir otomobildi. Sıkışık sürüş pozisyonu, garip direksiyonu ve pek de egzotik olmayan motoru vardı. Ancak bunların hiçbiri 4C'yi gerçek bir Alfa olmaktan alıkoymuyor. Onunla hem pistte hem de yolda güzel anlar geçirdim.

Pürüzsüz bir pistte 4C kendisinin en iyi yanlarını gösteriyor. Çevik bir şekilde virajları dönüyor. Ayrıca şikanları sorunsuz bir şekilde aşıyor. Güneşle yıkanan Balocco pistinde 4C'yi her şeyiyle keşfetmiştik ve dar virajların ne kadar eğlenceli olabileceğini görmüştük. Cidden hızlı ve son derece güven veren bir otomobil. Düşük ağırlığı ve düşük ağırlık merkeziyle kullanıcı dostu motor gücünü birleştiriyor.

Yolda da istekli ve keyifli. Bu yüzden arka yolları daha fazla seveceksiniz. Tamam, tümseklerden nefret ediyor. Sesi de biraz Giulietta gibi. Ama gerçek spor otomobil hissi, her zaman hatırlayacağınız sürüşler yaşamanızı sağlayacak. 4C cidden başarılı bir model. **Ben Miller**

P3 VİRAJLARI KEYİFLE ALIYOR VE ONU SERT BİR ŞEKİLDE YÖNLENDİRMENİZDEN HOŞLANIYOR



P3

NUVOLARI'NİN ARACINI KULLANMAK



TAZIO NUVOLARI bu araçla kazandı. P3'ü birkaç yıl önce biz de deneme şansı bulduk. Bu araç efsanevi yarış 1935 Almanya GP'sinde ön sırada yer aldı. Gümüş Ok'un, devasa Auto Union ve Mercedes Benz'ler tarafından desteklendiği dönemlere ait; Nazi parasıyla finanse ediliyordu. Alfa ise, eski bir GP otomobilinden biraz daha fazlasıydı. Ama en önemli farkı, dünyadaki en iyi pilota sahip olmalarıydı. Ayrıca araç da efsanevi tasarımcı Vittorio Jano tarafından yapılmıştı.
Tam bir silah gibiydi. Yatık altı silindiri, kompresörlü motoru ve tarzı…
Sesi ise ise obüsler gibiydi. Savaş öncesi standartlara göre bile kusursuzdu. Frenleri 200 km/s'de de, 50 km/s'de de inanılmadı. P3, kendinden emin olmayan elleri ve tümsekleri sevmiyordu. Ama her yerde başarılı olmayı biliyordu. İşte bu tam bir Jano tasarımıydı. Detaylara bakıldığında da ne kadar özel bir tasarım olduğu görülüyor.
Aslında bana diğer savaş öncesi GP araçlarının daha iyi fren yaptığı, daha iyi viraj aldığı ve daha az kamyon gibi hissettirdiği vs gibi şeyler söylendi. Ama kimin umurunda? Alfa daha hızlı ve daha güçlüydü. Bunu da her fırsatta gösterdiler. Ayrıca bunu Nazilere karşı da yapmayı başardılar. **Sam Smith** ▸

TIPO 33 TT12

BİR DÜNYA ŞAMPİYONU YAPMAK



2016, Goodwood Hız Festivali. Paha biçilemez otomobiller sırayla geçiyordu. Bir şanslı gazeteci ise, 1975 Dünya Spor Otomobil Şampiyonu Tipo 33 TT12'nin içindeydi. Emerson Fittipaldi ise, yan tarafta McLaren F1 GTR Longtail'ın içine binmek için hazırlanıyor. Gülüyor ve el işaretiyle beğendiğini ifade ediyor.

Görevliler, işareti veriyor ve motoru hazırlıyoruz. Yakıt pompasını açıyoruz ve şasinin içinden aktığını hissediyoruz. Ardından sonraki şalteri kaldırıyorum. Çalıştırma düğmesine basıyorum. Gaz pedalına hafifçe dokunuyorum ve diğer otomobillerin sesleri arasında istekli bir hırlama çıkarıyor. Gaz pedalı neredeyse normal bir debriyaj kadar ağır. Debriyaj ise daha da ağır. Start çizgisinde motor rölantide çalışmakta zorlanıyor ve ben de gaz pedalına basarak devri artırıyorum. Ses 12 silindirden vahşice çıkarak kaskımın içine giriyor. Gerçekten bu inanılmaz. Goodwood'da üçüncü vitesi geçerek ilerlemenin sesi hiçbir şeye benzemiyor.

Bu iki yıl önceydi. Ama her şeyi hatırlıyoruz. Ağır direksiyonu, yoğun hızlanmayı ve aksiyonu. Bazen fotoğrafa bakarak bunun gerçek olup olmadığını kontrol ediyoruz. **James Taylor**

GIULIA SPRINT GTA

HER ŞEY GIULIA İLE İLGİLİ



ALFA'NIN ÖZÜNÜ çıkarırsanız karşınıza, 1963-1977 arasında üretilen 105-serisi Giulia coupe modelleri çıkar. Onları sevmek için çok fazla sebep var. Giugiaro'nun terziliği, o zamanlar gelişmiş mühendislik, üstten çift egzantrikli motoru, önde ve arkada disk frenler, çift salıncaklar... Tabii bunlara Avrupa Binek Otomobil Şampiyonası başarısını da ekleyin.

Tüm bunların ötesinde bu arkadan itişli coupe'yi kullanmak son derece keyifli. Standart Sprint GT ve GTV'ler bile harika bir deneyim. Hassas, çevik ve film yıldızı kadar havalı. Ama GTA versiyonunda her şey daha da iyi. Çünkü bu hafifletilmiş homologasyon modeli.

1969-1971 yılları arasında Autodelta tarafından yapıldı. Şimdi üzerinden 40 yıl geçi ve hala güzel görünüyor. Alçak koltukları, arkası yere yapışan tatlı



dengesi ve kısa geçişlere sahip vitesi. Daha fazla eğlenceyi hayal etmek zor. Alfa işte buna önem veriyordu. GTA'lar artık çok değerli, ama daha az güce sahip Sprint versiyonlarına ulaşmak daha kolay. **Ben Barry**

RAKİPLERİNDEN BU KADAR ÜSTÜN BİR BAŞKA ALFA VAR MIYDI? SANMIYORUZ





ALFASUD

GOLF GTI'DAN ÖNCE GOLF GTI GİBİ BİR ŞEYDİ



SON MUHTEŞEM Alfa Romeo, Alfasud'du. Zamanının ötesindeydi. Sınıfının referans noktası oldu. elbette başka güzel Alfa'lar geldi. Ama geçen 45 yılda rakiplerine onun kadar üstünlük kuran bir başka Alfa olmadı. Şüphesiz.

Sud ismi, İtalya'nın güneyindeki yeni bir fabrika yapmasından geliyordu. Alfa'nın ilk küçük önden çekişli otomobiliydi. Yol tutuş, sürüş eğlencesi ve tasarım anlamında yeni standartlar belirledi. 1972'de tanıtıldığında fiyatı sıradan bir Escort gibiydi. Yeni dört silindirli boxer motoru kullanıyordu ve alçak bir ağırlık merkezi vardı. Diğer mühendislik harikalarının içerisinde dört disk fren, kremayer direksiyon (Alfa'da ilkti) ve gelişmiş süspansiyonu vardı (arkada Watt bağlantılı). O dönemde sadece Citroen'in GS modeli ona benzer bir gelişim göstermişti.

Bu otomobilin özellikle sürüşü, tepkili direksiyonu, harika frenlerini çok sevdik. 1186 cc motoru beklenenden daha canlıydı. Her sürüşü etkileyici ve otomobili, sürüş yapmayı sevmenizi sağlıyor.

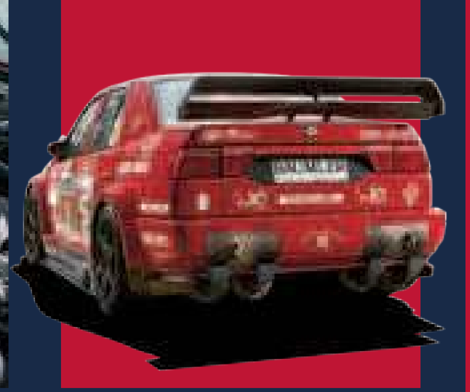
Aynı zamanda sürüş memnuniyeti için büyük güçler gerekmediğinin de bir kanıtı. **Gavin Green**

8 Alfa'yı harika yapan özellikler



Karizmatik motorlar

Bazıları kırılgandı. Bazıları çok tüketiyordu. Ama her zaman harika Alfa'ların kalbi etkileyiciydi. Gelenek bugün de Ferrari'den ilham alan 2.9 litre turbo V6 ile devam ediyor. Giulia ve Stelvio QF'de yer alıyor. Devirlenmesi muhteşem.



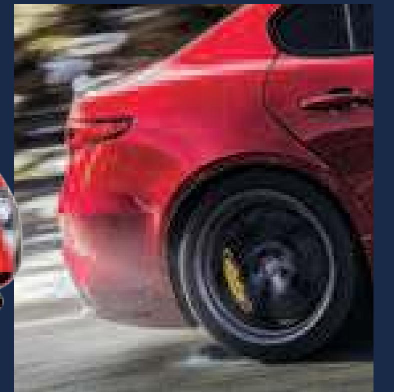
Yarışçı kökeni

Alfa Romeo'lar grand prix'lerde, spor otomobil, binek otomobil yarışlarında dünya sahnesinde başarıya ulaştılar. Marka, Sauber'in ana sponsoru olarak da olsa F1'e geri döndü. Yarışlar onlar için duygusal anlamlar da ifade ediyor.



Güzel tasarım

Tasarımın bu kadar kritik rol oynadığı başka büyük adetli üretim yapan marka yoktur. Geçen yıllarda bazı kötü tasarımlar çıktı ama her harika Alfa, sıra dışı ve çok güzeldi. Ayrıca eşsizdir de. 4C ve Giulia asla gözden kaçmaz.



Arkadan itiş eğlencesi

Evet, Alfa bolca önden çekişli otomobil yaptı ve bazıları çok iyiydi. Ama arkadan itişli olanları aşırı mutluluk demektir. Mevcut Giulia epey alkış topladı. Hatta Stelvio SUV bile 4x4 SUV'dan ziyade arkadan itişli bir spor otomobil gibi.

YUMUŞAK

Hepsi kaputunun altında 600 HP taşıyor. Mükemmel dört çeker M5, zorlu otomobilleri karşısına alıyor...

BMW M5





YÜZLÜLER

Mercedes-AMG E63 S



Porsche Panamera Turbo Sport Turismo



Audi RS6 Performance

Gövdesi, Savile Row takım elbisesi giymiş Anthony Joshua gibi... Bakalım ortalığı karıştıracak mı?

Dört çeker silahıyla donatılan M5, mahalledekileri kızdırmaya hazırlanıyor

MUHTEMELEN MERCEDES, 70'lerin ortasında, kudretli SEL 6.9 ile modern süper sedanı keşfettiğini iddia edecektir. Ama BMW M5, 10 yıl kadar sonra bu sanatı kusursuz hale getiren taraf oldu. 30 yıl kadar sonra da, formül büyük ölçüde benzer olarak kalmıştı: Arkadan itişli şasiye, harika bir motor ekle; bunu dört kapılı bir gövdeyle tamamla.

Ama artık durum böyle değil. Nasıl şeker tehdidi, favori içeceklerimizden, görünümü değiştirmeden çıkarken, süper otomobillerde de güç, her şartta kullanılabilecek hale getirildi.

Sonuç olarak BMW M5, artık dört çeker sürüşe sahip. fakat bu akıllı dört çeker sistem, her iki aksı veya sadece arka aksı kullanmanıza izin veriyor. Dört çeker sürüş donanımı daha fazla ağırlık demek olsa da, BMW önceki jenerasyodan daha hafif olacak kadar ağırlık atmayı başardı. Ayrıca daha güçlü oldu. Burada kazan-kazan durumu var; tabii elbette fiyatlar için zaten 'kazanan' biri olmalısınız.

Tabii bu değişim sadece M5 için geçerli değil. Mercedes-AMG de, 1.5 yıl kadar önce benzer bir akıllı dört çeker sisteme geçiş yaptı. E63 sıra dışı bir kabine sahip ve M5'ten farklı olarak sedan veya station alınabiliyor (M5 station söylentileri var ama henüz resmi olarak onaylanmadı). Diğer yandan artık AMG logosu, BMW'nin M harfi kadar büyük bir saygıya sahip.

Mercedes, iddialı ama burada bir de Porsche anahtarı var. İkinci jenerasyon Panamera her açıdan dikkat çekici bir otomobil. Panamera Turbo ihtiyacınız olan her şeye sahip görünüyor. Hatta burada daha pratik olan Sport Turismo station versiyonunu tercih ettik ve aslında sadece 25 litre civarında fazla bagaj kapasitesi sunuyor.

Eğer aradığınız, pratiklik ve kullanışlılıksa, RS6 her zaman sedanların önüne çıkmayı başarır. 2013 yılından beri station olarak satılmakta. Yeni A6 gösterildi ve bu da RS6 Performance modelinin yakında öleceği anlamına geliyor. Ama o çoktan dört çeker teknolojisine geçiş yaptı ve bu grupta bu yüzden çekici bir seçenek olmaya devam ediyor.

Buradaki araçların hepsi iddialı. Galler yollarındayız. Burası, ciddi performansa sahip otomobillerin, dört çeker sürüşle birlikte nasıl olması gerektiğini bize hatırlatacak. Ayrıca onları eğlence konusunda da sınayacak. Buraya yazamayacağımız hızlarda buluşma noktasına doğru ilerliyoruz. Orada yaklaşık 2400 HP'lik güç olacak. Dört çeker sürüşleri ise, 600 HP civarındaki bu makineler için adeta birer cesaret hapı gibi.

Trafik sıkışıklığı hızlarında bile Panamera öne çıkıyor. Gümüş bir boyaya sahip olmasına karşın her yerde dikkat çekiyor ancak tüm bakışların hayranlık içerdiğini söyleyemeyiz. Panamera 2, kesinlikle ilk modelden daha çekici fakat hatchback versiyonu, Sport Turismo station'dan daha iyi görünüyor. Yine de Mission E ve Cross Turismo'dan ilham alan detayları güzel. Bu otomobillerde detaylar da önemli; hafif jantlar, karbon seramik frenler tercih edilebiliyor. Ayrıca ön tamponlardaki hava girişleri, motora bolca soğuk hava gönderiyor. Bu konuda en dikkat çeken, petek ızgarası ve Quattro yazılarıyla Audi oluyor. Metalik mavi rengiyle birlikte daha da çekici hale geliyor.

Eğer sizi takip eden araç Mercedes ise, onun çift yatay barlı ızgarası, V8 biturbo logoları, farklı bir otomobilin yaklaştığını gösteriyor. Ayrıca S harfi ise, en performanslı E63'ün iki versiyonunun olduğunu ifade ediyor. Kendini en iyi gizleyen model M5. Girintili çıkıntılı bir tampon elbette var; dörtlü egzoz, M logosu gibi detayları da görebilirisiniz. Fakat bunun dışında yüksek performansı, 1984'teki ilk M5'te olduğu gibi zarif bir şekilde gizliyor. İlk M5 yatık altı silindirli motoru M1 süper otomobilden almıştı. Bu araç ise, V10 motor taşıyormuş gibi bir görünüme sahip. 4.4 litreyle BMW buradaki en büyük hacme sahip; diğerleri 4.0 litrelik motorlar kullanıyorlar. M5, 600 HP üretiyor. Buna göre 550 HP'lik Porsche'den 50 HP fazlasına sahip. Diğerleriyle ise farklar biraz daha yakın. Standart RS5, 560 HP üretiyor; RS6 Performance versiyonu ise 605 HP'ye sahip. Etkileyici ama AMG'nin 612 HP'lik gücüne erişemiyor. Söz konusu torka gelince AMG bir kez daha 850 Nm ile lider. Ama Porsche bu defa 770 Nm ile sürpriz bir ikincilik elde ediyor. BMW 750 Nm'ye sahipken Audi 700 Nm tork üretiyor. Tüm bu rakamlar, eğlenceli bir Cumartesi günü geçirmek için yeterli görünüyor. M5 son derece vahşi, şok edici, korkutucu derecede çevik ve sizi koltukların içerisine doğru itiyor. Tam da 90'ların başında gerçek performans otomobillerinin yaptığı gibi. Biraz korkutucu bir çevikliği var.



KİLİT TEKNOLOJİ: BMW

Dört çeker sürüş

İlk dört çeker M5, elektronik kontrollü çok kavramalı sistemi kullanıyor. Öne ve arkaya uygun oranda tork dağılımı yapıyor. Standart modda DSV tamamen dört çeker çalışsa da, arkaya daha fazla tork gönderiliyor. DSC'yi M Dynamic moda alırsanız, arkaya daha fazla tork gönderiliyor. DSC'yi kapatıp tamamen 2 çeker moda da geçiş yapabilirsiniz.

AMG, M5'e yaklaşıyor ve bunu yaparken çok daha güzel sesler çıkarıyor

M5 kabini kullanışlı ve akıllıca tasarlanmış. iDrive ekranı elle uzaktan kontrol imkanı da sunuyor.

M1 ve M2 düğmeler i direksiyonun sağında ve solunda yer alıyor. Böylece buraya favori şanzıman, motor, direksiyon ve süspansiyon ayarlarını kayıt edebiliyorsunuz.

Kalın vites kolu 80'lerdeki PC oyun kolları gibi. Üstündeki düğmeler, şanzıman ayarlarını değiştirmek için. P düğmesi ise garip bir şekilde altta.

Mercedes'in piyano siyahı buralarda da kendisini gösteriyor. Karbon için daha fazla ödemeniz gerek.

E-Sınıfı dokunmatik ekrandan uzak duruyor. Bunu ise, dokunmatik yüzeyi olan bu tür tuşlarla karşılıyor.

Vites kolunun, direksiyon kolonunda olması sportif hissettirmiyor ama diğer kontroller için kabinde boşluk yaratıyor.

Sports Chrono paketi, ön tarafta tur sayacı ve direksiyonda mod göstergesi ve kalkış kontrolünü ekliyor. 0-100 km/s hızlanması 0.4 saniyeden 3.4 saniyeye iniyor.

Porsche'nin ekranı canlı ve sezgisel. Direksiyondaki dönen düğme sürüş modları için kullanılıyor.

Hava kanalları, vites kolunun arkasında. Her soğuk hava geldiğinde, Porsche almak için daha fazla para ödemenin bedeli olduğunu hatırlatıyor.

Audi'nin 600 watt Bose ses sistemi standart ve 1200 w Bang & Olufsen için ekstra para vermeyi sorgulatacak kadar başarılı.

MMI sistemi kendini kanıtladı ama yeni RS6'da yerini ikiz bir dokunmatik ekrana bırakacak.

RS6, Sanal Kokpit öncesi dönemde çıkmıştı. Gece Görüş ekranı ise bir opsiyon.

4 çeker sürüşe geçmeyi unutursanız BMW ortalığı Michelin lastik dumanıyla doldurabilir

Altınızdaki yolu son damlasına kadar yutuyor.

Asıl ilginç olan nokta ise 600 HP güce sahip olsa da, yol üzerinde su birikintileri bulunsa da, M5'i gerçekten tam gaz kullanabiliyorsunuz. Dört çeker sürüş silahı sayesinde, tekerleklerde patinaj yaşanmıyor. Devir saati hızlı bir şekilde kırmızı boyalı kısma doğru gidiyor. 0-100 km/s hızlanmasını Porsche ile eşdeğer biçimde 3.4 saniyede tamamlıyor.

Porsche de oldukça kısa ilk vites oranıyla ve BMW'ye göre 30 mm daha geniş arka lastiğiyle kendisini zorluyor. Ama bu çabayı devamlı sürdüremiyor.

Çift kavramalıdan konvansiyonel sekiz ileri otomatik şanzımana geçen M5'ten farklı olarak Porsche, ZF ile birlikte geliştirilen DCT şanzımanı kullanıyor. Buradaki diğer şanzımanlardan daha hızlı değişimler yapıyor ama bu çirkin gerçeği gizlemek için yeterli olmuyor: BMW ile karşılaştırıldığında, Panamera 50 HP daha azına ve 180 kg daha fazlasına sahip. Kaçınılmaz şekilde hız arttıkça fark kapanıyor ve Panamera şanzıman avantajını kaybediyor.

AMG de boş durmuyor. Onun da 100 km/s hızlanması 3.4 saniye ve AMG, M5'e son derece yakın ve bunu yaparken çok daha güzel sesler çıkarıyor. Zengin V8 sesi, M5'e oranla çok daha otantik ve heyecan verici. Daha organik bir aktarma organı var gibi hissettiriyor. Bir uzay gemisi değil, geleneksel bir hot-rod motoru kullandığınızı düşünüyorsunuz. Testteki en güçlü performans rakamları onda ama aynı zamanda ruhu ve karakteri de var. Böyle bir kişilik, artık her otomobilde veya diğer Mercedes'lerde görmek mümkün olmuyor.

Peki Audi RS için durum nasıl? Genelde alüminyum gaz pedalına dokunduğunuzda, yağmurla yıkanan yolda rakiplerinin solduğunu görürsünüz. Ama bu defa öyle değil. Böyle şartlarda rakiplerinin Fred Çakmaktaş'ın aracı gibi hissedilmesine yol açan Audi, bu defa 0-100 km/s hızlanmasında ekstra 0.3 saniyeye daha ihtiyaç duyuyor. Ayrıca Mercedes ve BMW rakipleri kadar aceleci de hissettirmiyor.

Buradaki en az tork onda ve RS6 bunu eşit olarak dağıtıyor. 700 Nm tork, 1750-6000 d/dak arasında yer alıyor, ama tek başına düşündüğünüzde çevik hissettirmeyi başarıyor. Karakter açısından saf bir GT otomobili. Başka amaca hizmet eden Bentley gibi; hız sınırlarını kırıyor ve hiç terlemeden ilerlemeyi başarıyor. Elbette Continental'deki aynı V8'in farklı varyasyonunu kullanmasıyla bu pek şaşırtıcı gelmemeli.

RS6'nın kaliteli kabini de Bentley'i hatırlatıyor. Karbon ve spor görünümlü alüminyum kaplamalar, perfore deri ve alcantara ile eski dünyaya ait hiçbir şey yok gibi.

Ama elbette yaşlanmış hissettiriyor. Bu RS6 ilk kez 2011 yılında gösterilmişti ve kabin mimarisi bunu belli ediyor. Çirkin CD girişi, kullanması biraz zor medya ekranı ve MMI döner düğme yıllar içinde şekil değiştirdi ama son büyük Audi'de artık çift dokunmatik ekran yer alacak.

Buna karşın Porsche'nin kabini daha modern hissettiremezdi. Ama onun da bazı sorunları var. Ses düğmesi sinir bozucu şekilde vites kolunun ardına yerleştirilmiş. Konsoldaki düğmeleri kullanmak için birkaç kez basmak gerekebiliyor. Yine de önceki jenerasyona göre büyük dokunmatik ekran sayesinde daha az düğme kullanılıyor. Diğer otomobillerde olmadığı kadar, burada kendinizi özel hissediyorsunuz. Hem de hangi koltukla oturursanız oturun, bu his devam ediyor. Sadece Porsche'de arka koltuklar, öndekilerle aynı hürmete sahipler.

Diğer kalan iki araçta, daha yaşlı AMG, içeride daha heyecan verici ve yeni hissettiriyor. Geniş ekran ve 30'lu yıllardan ilham alan hava girişleri de, buna katkı sağlıyor. Ayrıca bir de memnun edici IWC saat var.

BMW'nin kabini daha klostrofobik hissettiriyor; koltukların biraz daha yükseğe monte edilmesi de buna katkı sağlamıyor. Malzeme kalitesi iyi olsa da, insanları şaşırtma ve memnun etme açısından kalıyor. Birisi size bu aracın sekiz yaşında olduğunu söylese, ona inanırsınız… Ama tüm bunlar 600 HP'nin tamamını kullanıp seksi yeni koltuklara yapıştığınızda değişiyor. Hiçbir M5 modeli böyle olmamıştı.

Bu otomobil, içine binip, çılgınca kullanıp, sadece 1 kilometrede anlayabileceğiniz türden bir araç değil. Bunun sebebi biraz da, çok hızlı olması ve beyninizin bunu kavraması için zamana ihtiyaç duyması. Aynı zamanda diğerleri ve selefi F10'un ardından son derece çevik hissettiriyor. Bu araç adeta bir roket gibi fırlıyor ve virajlı yollarda da başarısını gösteriyor.





Aynanızda böyle bir ızgara görürseniz, korkun; tabii 650 HP'den daha fazlasına sahip değilseniz...



KİLİT TEKNOLOJİ: MERCEDES-AMG

E63 ve E63 S

S yerine standart E63 alarak bütçeden biraz tasarruf yapabilirsiniz. Motorlar büyük ölçüde aynı fakat 570 HP ile S olmayan versiyon, 40 HP civarında geride. Ayrıca 100 Nm daha az torka sahip. Performans rakamları ise şöyle. E63 100 km/s hıza 3.5 saniyede; S verisyonu ise 3.4 saniyede ulaşıyor. Ama sadece S versiyonunda elektronik kontrollü arka diferansiyel var. Böylece Drift modunu seçerek ön aksı devreden çıkarabiliyorsunuz.

	Audi RS6 Performance	BMW M5	Mercedes-AMG E63 S	Porsche Panamera Turbo Sport Turismo
Fiyat	£86,460	£89,705	£89,290	£117,247
Motor	3993cc 32v çift turbo V8	4395cc 32v çift turbo V8	3982cc 32v çift turbo V8	3996cc 32v çift turbo V8
Aktarma	8 ileri otomatik, dört çeker sürüş	8 ileri otomatik, dört çeker sürüş	9 ileri otomatik, dört çeker sürüş	8 ileri çift kavramalı otomatik, dört çeker sürüş
Süspansiyon	Önde ve arkada çok kollu, havalı süspansiyon	Önde ve arkada çok kollu, helezonik yaylar	Önde ve arkada çok kollu, havalı süspansiyon	Önde çift salıncak, arkada çok kollu, havalı süspansiyon
Malzeme	Çelik	Çelik	Çelik	Çelik









Güç ve tork

Ne diyoruz? | Porsche duruyor, AMG uçuyor

Audi 605 HP @ 6100 d/dak — 700 Nm @ 1750 d/dak

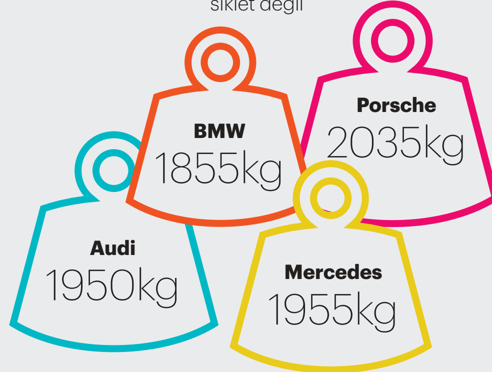
BMW 600 HP @ 5600 d/dak — 750 Nm @ 1800 d/dak

Mercedes 612 HP @ 5750 d/dak — 850 Nm @ 2500 d/dak

Porsche 550 HP @ 5750 d/dak — 770 Nm @ 5750 d/dak

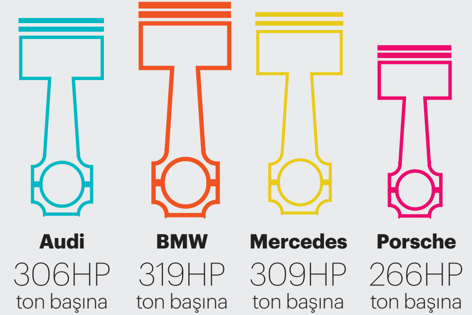
Ağırlık

Ne diyoruz? | BMW en hafifi, ama hafif sıklet değil



Güç/ağırlık oranı

Ne diyoruz? | Porsche biraz daha zayıf görünüyor



0-100 km/s

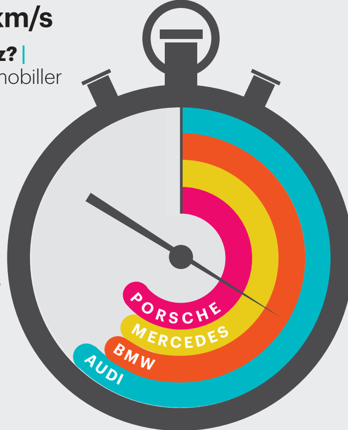
Ne diyoruz? | Süper otomobiller dikkat etin

Audi 3.7sn

BMW 3.4sn

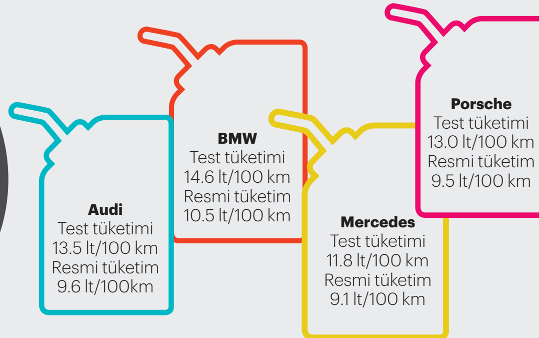
Mercedes 3.4sn

Porsche 3.4sn



Resmi ve test tüketim rakamları

Ne diyoruz? | BMW en eğlencelisi; en çok tüketeni



Maksimum hız

Ne diyoruz? | Almanya'da sürüş mü yapacaksınız? BMW'yi seçin...

Audi 280 km/s

BMW 305 km/s

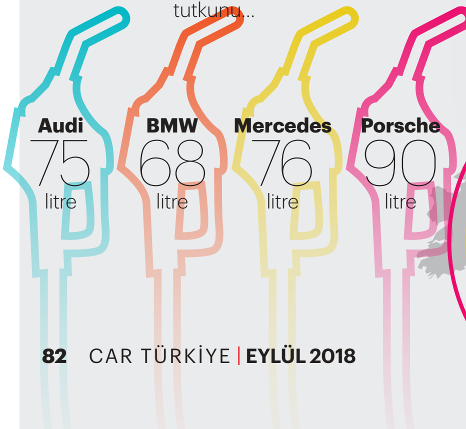
Mercedes 300 km/s

Porsche 302 km/s



Yakıt deposu

Ne diyoruz? | BMW, en büyük yakıt tutkunu...



Menzil

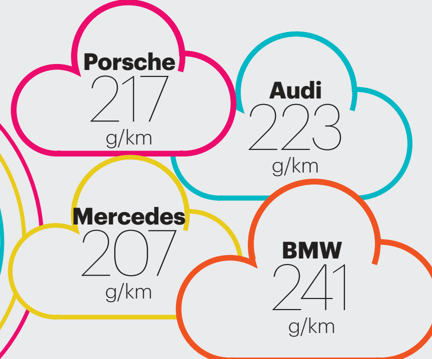
Ne diyoruz? | Tabii en düşük menzil de ona ait

Porsche 690 km
Audi 556 km
BMW 465 kms
Mercedes 642 km



CO2

Ne diyoruz? | Bunula yüzleşin, çevreci değiller



Dört çeker sürüşe geçmesine karşın, M5'ten daha çok M3 gibi hissettiriyor. Son jenerasyon 5-serisi'nin daha hafif çerçevesini kullanması, M5 için karbon tavana yer verilmesiyle birlikte BMW 15 kg kadar ağırlık tasarrufu sağladı. Viraja geldiğinizde ise, sanki 10 kat daha hafif gibi hissettiriyor.

AMG'ye göre daha geniş arka lastikler ve daha dar ön lastiklerle BMW'nin burnu, ağırlık transferini ayarlamak için daha hassas hissettiriyor. Oynamaya müsait ve sizi rahatsız etmiyor. Gerçek şu ki ne BMW'de ne de Audi'de eğlenmek için iki çeker sürüşe geçmenize gerek yok. Çünkü bu çekiş ve eğlence arasında seçim yapmak gibi değil. Dört çeker sürüş modunda kullanırken bile her ikisi de büyük oranda arkaya meyilli. Ama ölçülü bir şekilde bunu yapıyorlar. BMW ön tarafla bağlantıyı daha kolay kesebiliyor. Direksiyonun sağında ve solunda yer alan iki M düğmesini iki farklı ayar için kullandık: Biri arkadan itiş, biri dört çeker. Günü sürekli olarak bunlar arasında dolaşarak geçirdik. Yoğun yağmurun ardından güneşin bol olduğu bir öğleden sonra yaşadık. Porsche'de bu kadar geniş bir performans aralığı yakalayamıyorsunuz ama kesinlikle geniş hissettiriyor. Harika havalı süspansiyonları, aktif viraj denge çubukları ve dört tekerlekten yönlendirmeyle iyi yol tutuyor. Ama her zaman ekstra ağırlığı hissediyorsunuz. Daha çok eski M5 gibi hissettiriyor. Yeni versiyon bizi tamamen farklı bir yere taşıdı. O halde RS6 için de umut var değil mi? Yeni olduğunda sınıfının en heyecan verici otomobili değildi ve M5 kadar sıra dışı olması büyük bir beklenti. Yine de kendi tarzına eğlence sunuyor. GT hissini sevebilirsiniz. Ayrıca çok az çabayla yüksek hızlara ulaşıyor. Viraj öncesi çok kuvvetli frenlere sahip. Arkanızda quattro sisteminin olması güven veriyor. Elbette uzun yol kat etmek için yapılan araç adına söylenecek daha çok şey var.

Yine de Audi bolca rahatlık sunuyor: Gerçekten yolda oturaklı duruyor, performansı iyi ve ünlü dört çeker sistemiyle yolda sizi yormuyor. Her yol koşulunda ondan istediğiniz performansı alabiliyorsunuz. Ancak birçok alanda eski hissettiriyor ve bundan daha kötüsü eşsiz olma özelliğini kaybetti. Geçmişte, RS6'nın biraz ağır ve virajlarda hissiz olmasını quattro sistemine bağlayabilirdiniz ve bunun karşılığını verdiğini düşünürdünüz. Ama rakipleri düzlükte RS6'yı mağlup ediyorsa, virajlarda daha fazla gülmenizi sağlıyorsa ve buna rağmen hala quattro gibi güven verebiliyorsa, kim taviz vermek ister ki? Şimdi diğerleri de dört çeker sürüş partisine katıldı ve RS6 aniden daha az çekici gelmeye başladı.

Büyük fiyat farkı konusunda ikna olmadıkça Panamera da aynı duruma düşüyor. Elbette özel hissettiriyor. Nadir, dikkat çekici ve kabini güzel. Stuttgart'tan gelen ünlü burnu taşıyor. Panamera iyi hissetme faktörüne hitap ediyor ve beklediğinizden daha kullanışlı. Ama diğerlerine göre bu kadar fiyat farkına değer mi? Daha fazla pratiklik arıyorsanız AMG'nin station versiyonuna yönelin veya daha fazla eğlence için BMW'yi seçin. Burada test ettiğimiz dört kapılı AMG E63 S de her açıdan başarılı. Audi'den daha yetenekli ve dört çeker sürüş özellikleriyle de öne çıkıyor. Kaliteli kabini, daha iyi bagaj alanı ve daha güzel sesiyle hangi sürüş modunda olduğunuzun önemi yok. Audi veya Porsche'den çok daha eğlenceli. Eğer iddialı bir station arıyorsanız, o açıdan AMG E63 S güzel kabini ve sesiyle tamamen sizin otomobiliniz. Tabii aklınızdaki klasik bir süper sedansa ve en iyisini istiyorsanız o zaman hikaye değişiyor. AMG'nin sesi ve kabini daha iyi. Yolda da BMW'ye yakın ama yeterince yakın değil. Virajlı yollara gittiğinizde, neden hızlı dört kapılı otomobilleri sevmeniz gerektiğini hatırlatıyor. İşte özellikle M5'i bu yüzden seviyoruz ve o hala bu konuda en iyisi.



KİLİT TEKNOLOJİ: PORSCHE

Aktif spoyler

İkinci jenerasyon Panamera hatchback, arka spoylere sahip ve adeta Lightyear'ın ışık donanımına sahip gibi. Sport Turismo'da spoyler ise daha farklı bir duruşa sahip ve o kadar havalı değil. Ama otomatik olarak üç pozisyona alınabiliyor. Ekonomi için düşük sürtünme veya 170 km/s'de arka aksa 50 kg yere basma gücü üreten mod arasında dolaşabilirsiniz. Sunroof'u açtığınızda da otomatik olarak yükseliyor ve arkadaki yere basma gücü kaybını önlüyor.



KİLİT TEKNOLOJİ: AUDI

Dalgalı fren diskleri

Motosikler dünyasında yaygın olan dalgalı fren diskleri, diğer standart dairesel disklere göre daha verimli. Disk yüzeyi artarken, soğutma ve durdurma gücü açısından avantaj sağlıyor. Yine de durum teoride böyle. Pratikta, yani yolda ise havalı görünmekten daha fazlasına sahip değiller gibi. Opsiyonel karbon seramikler 9375 sterlinlik fiyata sahip.

1\. Bir kez daha süper sedanı tanımlayan oluyor

2\. Oldukça çekici Mercedes, BMW'nin sunmadığı station opsiyonuna sahip

4\. Bolca güzellik sunuyor, ama artık eşsiz değil

3\. Çarpıcı görünüyor, şok edici fiyatı var. M5'in sürüşü daha iyi



PIAGGIO MP3 500 I.E LT ABS/ASR

Denge ikonu

Piaggio'nun MP3 ile çok başarılı bir çalışmaya imza attığını söyleyebilirim. Motora binmekten büyük keyif alıp ancak 2 tekerlek üzerinde denge endişesi yaşayanlar için harika bir seçim.



İNANAMIYORUM! İnsan motora binerken kaskını neden kolunda taşır? Her geçen gün sayıları artıyor, özellikle Bağdat caddesi gibi etrafında birçok insanın bulunduğu caddelerde, genellikle sıcak havalarda ve çoğunlukla yarış motosikletleri sürücülerinde, altlarında en az 1000 cc'lik motosikletler ve kollarına takılmış kasklar!
Şu mesajı vermeye mi çalışıyorlar acaba? Bu güçlü motora binme cesareti gösteren kişi benim, üstelik kaskım olmasına rağmen kullanmaya hiç gerek görmüyorum çünkü ölüm bana vız gelir!
Değerli sürücü kardeşlerim, en ufak bir düşme neticesinde vücudumuzdaki en riskli bölge kafamızdır, lütfen hava sıcaklığı ne olursa olsun kaskımızı takalım, böylece sağlıkla uzun yıllar motor keyfini yaşayalım.

Bu ayki konuğum Piaggio MP3 500 i.e LT ABS/ASR
Trend Motor'un geçen seneden beri test etmemi istediği Piaggio MP3 ile Koşuyolu'nda Suzuki firmasının merkezinde buluştuk.
Sıvı soğutmalı, tek silindir, 4 zamanlı, 4 supaplı, 493 cc motor hacmine sahip bu motor 39 HP güç üretiyor, maksimum tork 5000 d/d'da 45,5 Nm. Yakıt kapasitesi 12 lt, sele yüksekliği 790 mm.
Piaggio, bu motosiklet ile 2 tekerlek üzerinde gitmeye çekinen insanlara çok dengeli bir alternatif sunmuş.
Özellikle motor kullanmayı çok isteyen ancak olası tehlikeler yüzünden çekinen insanlara daha güvenli sürüşü sağlayan bu motor ABS/ASR sistemi ile donatılmış. Elektronik gaz kolu ile desteklenmiş, ön cam altında USB soketli çok kullanışlı bir torpido gözü mevcut ve 2 adet full face kask taşımaya elverişli sele altı kask bölmesi dikkat çekiyor. Bütün bu özelliklere ilave olarak elektronik süspansiyon kilidi sayesinde yer dayanağı kullanma gereksinimi bırakmayan park sistemi dizayn edilmiş.





Piaggio MP3, iri ve şık gövdesiyle insanların dikkatini çeken bir motor. Ben motora binmeye başladığımdan beri özellikle 2 tekerlek meraklısıyım ve virajları çok severim ama bu makinedeki üstün mühendislik neredeyse 2 tekerleği aratmayacak kadar başarılı bir sürüş keyfi sağlamış. Bununla birlikte makinenin akselerasyonu ve fren sistemleri de gerçekten övgüyü hak ediyor.

MP3, diğer 2 tekerlekli kardeşlerine göre biraz daha cüsseli olduğu için trafikte çok fazla aralara girme durumu olamıyor, böylece herhangi bir araç tarafından bilerek veya bilmeyerek sıkıştırılma riski de azalıyor, bu da motosiklet sürücüleri açısından çok daha emniyetli!
Vaktimin yetersiz olmasından dolayı şehir dışına çıkma fırsatım olmadı ama bana göre duruşu ve pratikliği ile MP3 ideal bir şehir motoru, bununla birlikte eminim ki çok uzak mesafeler olmamak şartıyla hafta sonu gezmeleri için çok keyif verecek bir motor.



SONUÇ:
Piaggio'nun MP3 ile çok başarılı bir çalışmaya imza attığını söyleyebilirim. Motora binmekten büyük keyif alıp ancak 2 tekerlek üzerinde denge endişesi yaşayanlar için harika bir seçim. Elbette kaporta yine sizsiniz, değişen bir şey yok ama en azından motor kullanırken riskler azalmış durumda. Bununla birlikte oldukça şık bir motor, giderek sıkışan şehir trafiği için doğru bir seçim olabilir.

Tamer ATSAN
ınstagram: tamer_atsan
kanatsiz_ucus
Blog: kanatsizucus.com

Siz üçünüz ben tek

En çok rekabet SUV sınıfında yaşanıyor ve bu sınıfta küçüklerin rekabetinde Avrupalılar güç birliği yapıyor. Bunun en güzel örneği PSA'nın elindeki 3 markada bu sınıfta iddialı. Hyundai, Kona ile fark yaratmaya çalışıyor.





HYUNDAI KONA, Türkiye'de satılmaya başlanması ile birlikte sınıfındaki amansız rekabetin içine giridi. Bu sınıfta neredeyse tüm markaların gözü var. Pazarının giriş seviyesi gibi görülen B SUV'lerde rekabet sert ve acımasız.

PSA'nın 3 markası da bu rekabetin içinde ortak platform, motor ve şanzıman rekabette üretim maliyetini düşürerek PSA grubu markalarına avantaj sunuyor. Peugeot, Citroen ve Opel bu sınıfta ortak üretim yapıyor.

Bu üç üveyden en eskisi ve sınıfın önemli aktörlerinden Peugeot 2008 ile başlamak istiyorum. 208'in ardından dikkatleri üzerine topladı. Küçük direksiyon simidi ve geniş iç mekan 2008'i ön plana çıkarttı. Ayrıca markanın SUV pazarında öncüsü olması da 2008'e farklı bir misyon yükledi.

Citroen C3 Aircross, 2008 gibi markanın küçük sınıf SUV'si olarak yola çıktı. Farklı tasarımı ve değişik renk seçenekleri dışında enteresan kombinasyonlarıyla birbirine benzemeyen birçok C3 Aircross görmekteyiz. Opel Crossland X, Mokka X gibi bu sınıfta yer aldı. Mokka X'le farkı PSA'nın bünyesinde üretilmesiydi. Mokka X'teki gibi 4X4 seçeneği olmasa da Crossland X'te ilgi gören bir model olarak diğer üvey kardeşlerinin yanında yer aldı.

Bu 2 Fransız ve 1 Alman kardeşin karşısında ciddi rakipler çıktı ama en yeni rakip Hyundai Kona. Koreli üretici Kona ile Avrupa pazarını hedef aldığı çok belliydi. Çünkü tıpkı i20 gibi Kona'da Avrupa'da üretiliyor.

Tasarım olarak baktığımızda özellikle PSA tarafında birbirine benzer otomobiller beklerken tamamen farklı olduklarını görüyoruz. Her markanın tasarım anlayışı bu küçük SUV'leri etkilemiş. 2008, tamamen Peugeot markasını yansıtıyor.



Far tasarımı ve iri panjur içinde bulunan Peugeot logosu ve ön tampon yapısı güncel Peugeot modellerinde de karşımıza çıkıyor. Arka kısımda da durum değişmiyor. Aslan pençesi şeklindeki stop grubu araca farklı bir hava katıyor. 2008'e yandan baktığımızda B sütunundan sonra yükseldiğini görüyoruz bu da arka koltuklarda baş mesafesini artırıyor.

Citroen C3 Aircross, C3'te olduğu gibi farklı bir ön görünüm sunuyor. İnce far ve altta farklı har gurubu ile sıra dışı bir tarsım sunan C3 Aircross, ince panjuru ile de dikkat çekiyor. Tamponda ise daha iri bir panjur kullanılmış. Yan görünümde ön kısım kadar sert çizgiler yok. Daha yumuşak çizgilerle arka kısma geçiş yapılıyor. İri ve yüksek konumlandırılan stop grubu şık bir tasarım sergiliyor. Ön tamponda olduğu gibi arka tamponda altında farklı renkli kaplama kullanılıyor.

Opel, PSA çatısı altına girdikten sonra da kendi tasarım felsefinden uzaklaşmadan hayatına devam ediyor. Bunu yeni ortaklık sonrası çıkan modellerde rahatlıkla görebiliyoruz. Crossland X'te bunun en iyi örneklerinden. Dış tasarımda iki üvey kardeşinle de benzerlik taşımıyor. Opel'in modern far teknolojisinden Crossland X'te faydalanmış. Panjurdaki Opel logosu 2 krom çıta ile birleşiyor. Crossland X, rakiplerine göre daha yumuşak ve sakin bir tasarıma sahip. Bunu anda ve arkada da hissettiriyor. Şeffaf camlı stop grubu bagaj kapağına taşıyor.

Geldik sınıfın en asisine tarzı ve tasarımı rakiplerine göre daha sert olan Hyundai Kona, en son üretilmiş olmanın avantajını yaşıyor. Rakibi C3 Aircross gibi farklı far tasarı ona sert bir görünüm kazandırıyor. C3 Aircross'tan farklı olarak tamponun alt tarafındaki sis farları ve 6 köşeli iri panjuru bu sert ön görünümü kazandırıyor. Diğer 3 rakibi gibi onunda dışında siyah renkli plastik kaplamalar mevcut. Ön ve arka çamurluktan sonra bu kaplamalar far ve stop grubu ile birleşerek farklı bir tasarım sunuyor. Kona'nın stop grubu ön taraftaki farlar gibi dağınık. İnce stop grubu iki parça ve bagaj kapağına kadar taşıyor. Alt tarafta ise bağımsı şekilde devam ediyor. Yani sert görünüm arka kısımda da devam ediyor.

Boyut açısından baktığımızda 4 rakipte birbirine yakın ölçülerde. 4212 mm uzunlukla Crossland X, 4165 mm olan Kona, 4159 mm ile 2008 ve 4155 mm olan C3 Aircorss'u geride bırakıyor. Genişliklerde ise 1829 mm



ile 2008 rakiplerinden üstün. Kona sadece 29 mm geride ve 1800 mm genişliğe sahip. C3 Aircross ve Crossland X'in genişliği 1765 mm. Yükseklikte ise 1605 mm ile Crossland X rakiplerinden üstün. Onu C3 Aircross 1597 mm ile izliyor. Kona 1565 mm ve 2008 1556 mm yüksekliğe sahip.

İç mekan konusunda 4 otomobilde de ortak özellik ergonomi. 4 farklı modelde sürücü dostu diyebiliriz. Kona, dış kısmında olduğu gibi içeride de farklı ve agrasif. Yeni i20'lerdeki gibi orta konsolun üstünde yer alan ekranı ile rakiplerinden ayrılıyor. Dış mekan rengi içeriye de ufak tefek detaylarla kendini belli ediyor. Ekran rakiplerinde olduğu gibi içeride buton sayınını azaltıyor. Bu da ergonomiye yansıyor. Fakat Kona'nın ekranındaki detayları anlamak zaman alıyor. Gösterge paneli rahat okunuyor ve direksiyon simidi oldukça iyi ele oturuyor. Ön ve arka koltukta konfor konusunda başarılı diyebiliriz.
2008'in küçük direksiyon simidinden bahsetmiştik. Benim sevdiğim ölçülerde ve ele çok iyi oturuyor. En azından benim açımdan. Gösterge panelini biraz perdeliyor ama yüksekliğini iyi ayarlarsanız sorun ortadan kalkıyor. Direksiyonun üzerinde çok ayar düğmesi yok ve olanlarda çok anlaşılır. 2008'de de ekran orta konsolun üstünde bağımsız şekilde duruyor. Ekranda işlem yapmak kolay ve hemen alışılabiliyor. Arka koltuğun üstündeki yükselti içeriye girince kendini hissettiriyor ve ön kısma göre daha yüksek bir baş mesafesi sunuyor. Ön koltuklarda baş mesafesi yeterli düzeyde.
C3 Aircross'un iç mekanı ergonomik açıdan oldukça başarılı. Klima havalandırmaları simetri takıntıları olanlar için biraz tezat. Orta konsoldakiler yatayken sağ ve sol köşedekiler dikey. Bu da aracın içinde asimetrik bir tarz sunuyor. Ekran orta konsola entegre ve bu daha estetik bir görünüm sunuyor. Direksiyon simidi oldukça iyi ve ayar butonlarına ulaşmak kolay. Ön ve arka kotlularında konforla ilgili sorun yok ve koltukları oldukça rahat.
Crossland X'in kokpiti tipik Opel otomobillerindeki ergonomi ve konfor detaylarının tümünü sunuyor. Orta konsola entegre ekran oldukça kullanışlı. Daha önce bir Opel kullandıysanız hiçbir yabancılık çekmezsiniz. 3 kollu tipik Opel direksiyonunu üzerinde bulunan ayar butonlarına ulaşmak oldukça kolay.




34 BCA 077



İç mekanda ön ve arak koltuklarda rakipleri konforla ilgili bir negatiflik yaşanmıyor. Bagaj konusuna 410 lt ile C3 Aircross ve Crossland X lider. Onları 361 lt ile kona ve 350 lt ile 2008 izliyor.
Karşılaştırmamızın 3'lü koalisyonu şimdi daha belirgin öne çıkacak. Çünkü motor kısmına geldik. PSA çatısı altındaki bu üç rakipte de aynı benzinli ve dizel motor seçenekleri kullanılıyor. Biz 3 rakipte de ödüllü 1.2 lt benzinli ve turbo motorlu seçeneğini kullandık. 2008, C3 Aircross ve Crossland X'te 1199 cc hacminde 3 silindirli motor görev yapıyor. Her üç otomobilde de motorun gücü 5500 d/d'da 110 HP ve 1500 d/d'da 205 Nm. Yine bu üç rakipte de 6 ileri otomatik şanzıman kullanılıyor.
Kona'da 1..0 lt 120 HP gücünde turbo benzinli motor mevcut. Fakat o 6 ileri manuel şanzımana sahip. Ayrıca Hyundai markası teste henüz onu çıkartmadı. O yüzden Kona'nın 1.6 lt turbo benzinli motorlu versiyonun test ettik. Rakiplerinin aksine Kona 1.6 lt'lik versiyonu akıllı 4X4 çekiş sistemine sahip. 1591 cc hacmindeki motor 5500 d/d'da 177 HP üce ve 1500 d/d'da 265 Nm torka sahip.
7 ileri otomatik şanzımanlı Kona, doğal olarak rakiplerinden daha iyi performansa sahip. 205 km/s maksimum hıza ve 7.9 sn 0-100 km/s hızlanma değerine sahip. Biz üç üvey kardeşe bakalım. Orada 2008, 188 km/s ile bu üçlünün en iyisi. 187 km/s ile Crossland X ve 183 km/s ile C3 Aircross onu takip ediyor. 0-100 km/s hızlanmada da bu üçlü arasında 10.3 saniye ile 2008 en iyi durumda. 10.6 ile C3 Aircross ve 11.8 Crossland X'i görüyoruz. Yakıt tüketimde doğal olarak 6.2 lt/100 km ile Kona en müsrif. Biz yine aynı motorlu üvey kardeşlere dönelim. 4.8 lt/100 km ile 2008 bu rekabetin en az yakanı. 5.4 lt/100 km ile Crossland X onu takip ediyor. Üçlü içinde 5.6 lt/100 km ile C3 Aircross daha fazla yakan olarak görülüyor.
Kona'nın güçlü motoru ve 4X4 çekiş sistemi onu bir adım öne çıkarıyor. Fakat diğer rakipler vergi avantajı ve yakıt ekonomisi göz önüne alınınca şu aralar daha çok ilgi görüyor. 4 otomobili de kullanmak keyifli. Yerden yüksek oluşları ve heyetli görüntüleri küçük sınıf araçlardan daha fazlasını sunuyor. Geniş iç mekan konforu , ideal bagaj hacmi ve imajı ile bu sınıf SUV'ler hep ilgi görecek.

AHMET SAİD ÖZEN
FOTOĞRAFLAR: ONESHOOT.IT

Turboların gücü adına

Sürüş keyfini doruklarda güvenle yaşamak isteyenler el kaldırsın! Yeni Opel Insignia GSi tüm detaylarında beklenenden fazlasını cömertçe ortaya koyuyor.

DAHA ÇARPICI! Daha keskin! Daha verimli! Daha iyi yol tutuşu! Daha kontrollü! Daha çevik! Opel, GSi performans modellerine Insignia GSi ile hızlı bir dönüş yaptı. Bir önceki Insignia nesline göre hafifletilmiş mimarisi, alçaltılmış ağırlık merkezi ve 2.0 litre dizel ve benzinli turbo motorları ile bir performans aracından beklenen kusursuz detayları sergiliyor. Hazırsanız başlıyoruz...

OPEL GSİ EFSANESİ INSIGNIA İLE GERİ DÖNDÜ

Yaklaşık altı aydır ülkemizde satışı devam eden Insignia GSi, keskin sürüş konusundaki iddiasını kanıtladığını dürüstlükle söyleyebilirim. Genel detaylardan söz edecek olursak sportif ön ve arka tasarımına göz alıcı 20 inç'lik jantlarla başlayabiliriz.
Araçta bulunan FlexRide adaptif şasi sistemi ve Brembo frenleri size güvenli bir sürüşü sağlayan baş etmenler. Sürtünmesi azaltılmış sekiz ileri otomatik şanzıman sayesinde daha verimli. Performanslı Michelin spor lastikleri ise tork vektörleme özellikli Twinster dört çeker. Ayrıca standart bir Insignia'dan 10 mm daha alçak ve bir önceki nesil Insignia OPC'den 160kg daha hafif. Haliyle daha kısa olan helezon yayları ve özel amortisörü otomobilin gövde salınımlarını en aza indiriyor.

SEKİZ İLERİ OTOMATİK ŞANZIMAN

İki motor seçeneğine de sekiz ileri otomatik şanzımanlar eşlik ediyor. Dört pistonlu 345mm Brembo frenler ise bu gücü her zaman kontrol altında tutmanızı sağlıyor. Insignia GSi, standart olarak FlexRide mekatronik şasi ile beraber geliyor. Bu sistemse tercih ettiğiniz Standard, Tour ve Sport modlarına uyum sağlayacak şekilde, gaz pedalı tepkisini, vites geçiş noktalarını ve süspansiyon sertliğini anında değiştirebiliyor! Böylece istenildiğinde üstün performanslı sürüş sağlanırken, günlük sürüşte daha konfor ve verimlilik odaklı sürüş imkanı sağlanıyor. Şehir hayatını yaşayan bizler için bu opsiyon aracın hanesine bir artıyı daha ekliyor.





Elektrikli olarak ayarlanabilen koltuk aynı zamanda ısıtma, havalandırma ve masaj özelliklerine de sahip, bu da sizin tercihiniz artık.



Yeni GSi ile sunulan benzinli ve dizel motor seçenekleri:
Testte kullandığımız 2.0 litre BiTurbo Dizel 4000 devirde 210 beygir güç 1500 devirde 480 Nm tork bulunuyor. BiTurbo Dizel Insignia GSi 0-100 km/s hızlanmasını 7.9 saniyede tamamlıyor ve saatte maksimum 233 km/s hıza ulaşabiliyor.

Turbo benzinli motor tercih edenler ise 260 beygir gücündeki 2.0 litrelik motoru seçebilecekler. Bu motor 2500-4000 devir aralığında 400 Nm tork sağlıyor. Turbo 2.0 benzinli Insignia GSi 0-100 km/s hızlanmasını 7.2 saniyede tamamlıyor ve saatte 250 km/s hıza ulaşabiliyor .



Keskin sürüş özelliğinden söz etmişken bu özelliğine katkı sağlayan bir diğer unsur olarak araçta standart olarak sunulan tork vektörleme özellikli Twinster dört çeker sisteminden bahsedebiliriz. Bu sistem sınıfında tek bu ve arka tekerleklere aktarılan torku saliseler içinde ayrı ayrı düzenleyebiliyor! Böylece, sürüş durumunuza göre tekerlekler birbirinden bağımsız şekilde hızlandırılmış oluyor.

Sürüş keyfini tamamlayan diğer bir detaya gelecek olursak AGR sertifikalı ortopedik koltuklar ile güçlü yan destek ve konfordan söz etmenin sırası geldi diyebiliriz. Normal koşullarda yüksek performans araç modellerinde sportif koltuklar konusunda uzman bir üreticiden temin edilir. Yeni Insignia GSi'da ise bu durum biraz farklı. 'Biraz' demek biraz haksızlık da olabilir hatta… Rüsselsheim'daki Alman mühendisler Opel'in uzun yıllardır süregelen ergonomik koltuk tasarlama tecrübesinden yararlanarak tamamen GSi'a özel yepyeni bir koltuk tasarladılar! Markanın koltuklar için benzetmesi tek kelimeyle harika; 'Saldırmaya hazır bir kral kobra'. İşte bu tasarım, sürüş esnasında muhteşem bir yan, sırt ve baş desteği sağlıyor. Elektrikli olarak ayarlanabilen koltuk aynı zamanda ısıtma, havalandırma ve masaj özelliklerine de sahip, bu da sizin tercihiniz artık.

EĞLENCE TAM GAZ!

Üstün performans özelliklerinin yanı sıra Insignia GSi, Insignia'da opsiyonel ve standart olarak sunulan tüm sürüş destek ve konfor özelliklerini de barındırıyor. Bunların arasında: Sunroof, 8 inç'lik dokunmatik renkli ekranlı bilgi-eğlence sistemi, Bose premium ses sistemi gibi konfor özellikleri ve IntelliLux LED Matrix far sistemi, Head-up display, Otomatik (Adaptif) Hız Sabitleyici, Gelişmiş Park Pilotu, Kör Nokta Uyarı Sistemi, Akan Trafik Uyarı Sistemi ve 360 derece kuş bakışı kamera sistemi gibi güvenlik özellikleri de bulunuyor.

YAZI: NESLİHAN KİRPİKLİ YÜKSEL
FOTOĞRAFLAR: ONESHOOT.IT



Anti depresan

Geçmişten esinlenilen otomobilleri severim. Hele ki İtalyan'sa. Fiat 124 Spider, yaklaşık 50 yıl önce yaşayanların hayatına renk katıyordu. Neyse ki şanslıyız ve tekrar Fiat 124 Spider'la keyifli yolculuklar yapıyoruz.

FIAT'IN EFSANEVİ modellerinden biri olan 124 Spider, yaklaşık 50 yıl önce iri farları ve düz kaputu ile hayatımızdaydı. Benim de özellikle 60'ların sonundaki versiyonu sevdiğim bir otomobildi.



Mazda ile ortak geliştirilen Fiat 124 Spider, MX-5'le çift yumurta ikizi. 124 Spider'ın far ve stop yapısı beni daha çok etkiliyor. Öncüsü gibi iri far ve düz stoplar geçmişe gönderme yapıyor. 124 Spider'ın en havalı yönü çok kolay açılan tente tavanı. Tamamen el gücüne dayalı tenteyi açmak ve kapatmak oldukça kolay ve pratik.

Otomobilin iç mekanında Mazda'dan detaylar görüyoruz. Ergonomik iç mekanda kullanılan detayların kalitesi kendini ilk bakışta belli ediyor. 2 kişilik otomobilin koltuk ayarları başarılı ve bu sayede uzun boylu kişiler de çok rahat bu otomobile sığabiliyor. Bagaj uzun yolculuklar için bile yetecek düzeyde.

Üstü açılan otomobilleri rijit oldukları için severim. 124 Spider, arkadan itişli ve bu da ayrı bir keyif veriyor. Ara sıra çekiş kontrol sistemini devreden çıkartarak bu keyfi katlamak da mümkün. Daha önce bu tip otomobillerde alışkın olduğumuz yüksek hacimli motorların aksine 124 Spider'ın kaputunun altında 1.4 lt turbo motor bulunuyor. Kaputu açtığınızda o yüzden motorun çok yer kaplamadığını görüyorsunuz. 1368 cc hacmindeki 4 silindirli turbo motor 5000 d/d'da 140 HP güç ve 2250 d/d'da 240 Nm tork üretiyor. Alt devirlerden itibaren elde edilen tork bu otomobili istekli kılıyor. 214 km/s maksimum hız ve 7.6 saniye olan 0-100 km/s hızlanma değeri bu otomobilin otomatik şanzımanlı olmasının keyfe engel olmadığını gösteriyor. 6.6 lt/100 km ortalama yakıt tüketimi 124 Spider'ın müsrif olmadığını gösteriyor.

AHMET SAİD ÖZEN
FOTOĞRAFLAR: ONESHOOT.IT



Konfor felsefesi

Yeni Citroen C4 Cactus, kademeli hidrolik destekli süspansiyon sistemi, dünyada ilk kez kullanılan yüksek yoğunluklu sünger katkılı Advanced Comfort koltuklar ve güçlendirilmiş akustik yalıtıma sahip ve bu sayede konforda sınıfının standartlarını yükseltiyor.



YENİ C4 CACTUS, bir önceki C4 Cactus'ün özgün tasarım unsurlarının bir bölümünü korurken, kompakt hatchback otomobillerden beklenen statü ve sadeliğe de kavuşuyor. Dış görünümü değişen Yeni C4 Cactus'te diğer Citroen modellerinde de karşımıza çıkan markanın yeni tasarım dilini yansıtan iki katlı farlar, logo çizgileriyle birbirine bağlanan ince LED gündüz farları bulunuyor. Daha keskin bir görünüşe sahip yeni farlar kontrast ve derinlik katan parlak siyah çerçevelerle süsleniyor. Bir diğer Citroen dokunuşu ise sis farlarını süsleyen çerçeveler. Ön tamponda yer alan havalandırma ızgarası ise krom çizgiyle daha da vurgulu hale geliyor.

C4 Cactus modern ve çarpıcı tasarımının yanı sıra konforuyla da yolcularına yeni bir deneyim sunuyor. Yeni C4 Cactus, Avrupa'da Progressive Hydraulic Cushions (Kademeli Hidrolik Destekli Süspansiyon Sistemi), ultra konforlu oturma pozisyonu ve sürüş sunan Advanced Comfort koltukların kullanıldığı ilk model olma unvanını da taşıyor. 1.2 PURETECH 110 HP EAT6 tam otomatik şanzımana sahip test aracımızın motor hacmi 1199 cc. Turbo beslemeli motor bu yılda Yılın Motoru ödülüne layık görüldü. 5000 d/d'da 110 HP güç üreten motorum maksimum torku ise 1500 d/d'da 205 Nm.



Maksimum hızı 188 km/s olan otomobilin 0-100 km/s hızlanma değeri 10.9 saniye. Otomobilin yakıt tüketimi değeri ise 5.3 lt/100 km.

AHMET SAİD ÖZEN
FOTOĞRAFLAR: ONESHOOT.IT





Devler ligi Marmaris'te

Marmaris merkezli gerçekleştirilecek olan 2018 Dünya Ralli Şampiyonası'nın 10'uncu yarışı Türkiye Rallisi'i puanların kızıştığı zamana denk geldi. Dünyanın bir numarası olmak için pilotlar Marmaris'te gaza basacak.

DÜNYA RALLİ Şampiyonası'nın 10'uncu ayağı olan Türkiye Rallisi, 8 yıl aradan sonra tekrar ülkemizde strat alacak. Geçtiğimiz yıl Marmaris'te yapılan ralli ile bu büyük organizasyonun provası yapılmıştı. Bu yıl WRC'nin gelmesi ile dünyanın en iyi rallicileri etapların tozunu attıracak.

Sezonun 9'uncu yarışı Almanya'da koşuldu ve Toyota pilotu Ott Tanak, şampiyona lideri Hyundai pilotu Thierry Neuville'in önünde zorlu ralliyi birinci bitirdi. Toyota takımından Esapekka Lappi ise Almanya Rallisi'nde 3'üncü olmayı başardı. Markalar Şampiyonasında Hyundai, lider durumda ve 254 puana sahip. Onu 241 puanla Toyota izliyor. Ford ise 224 puanla 3'üncü sırada. Citroen 159 puanla şampiyonada 4'üncü durumda. İlk 3 takımını puanlarının birbirine yakın oluşu Türkiye Rallisi'ne ayrı bir heyecan katacak.

Ekipler Türkiye Rallisi'nden sonra 3 yarış daha koşacak. Sezonun sonuna yaklaşırken her puan altın değerinde ve bu da Marmaris'te stratejilere yansıyacak.

Bu yıl ülkemizde düzenlenecek en büyük spor organizasyonu olan ralli, 13 Eylül Perşembe günü saat 20:00'da Marmaris Atatürk Meydanı'ndaki start seremonisi ile başlayacak. WRC tarihinde ilk kez startın hemen ardından Turkey adı verilen şehir içi seyirci özel etabı



geçilecek ve sporseverler, Marmaris merkezdeki bu etapta otomobillerin muhteşem performanslarını çok yakından izleme şansı bulacaklar.

DENİZDEN DE TAKİP EDİLEBİLECEK

896 kilometre uzunluğundaki parkurda, toplam uzunluğu 317 kilometre olan 17 özel etabı geçecek olan efsane pilotlar tozu dumana katacak. Denize sıfır koşulacak etaplarda izleyiciler, doğal güzelliklere hayran kalacak. 15 Eylül Cumartesi günü 10:00-11:00 ve 15:00-16:00 saatleri arasında koşulacak Datça etabının yaklaşık 4 kilometrelik bölümü Sarılıman koyundan tekne ile takip edilebilecek. Yine aynı gün 08:35-10:00 ve 13:25-15:00 saatleri arasında koşulacak olan Yeşilbelde etabının yaklaşık 3 kilometrelik bölümü Malderesi Koyu tarafından, 2 kilometrelik bir başka bölümü de Bördübet Koyu tarafından da denizden izlenebilecek...

RALLİNİN İLK GÜNÜ ULA TARAFINDA

14 Eylül Cuma sabahı 07:00'de Asparan'daki servis alanından güne başlayacak olan ekipler, rallinin ilk gününde sırasıyla Çetibeli (38.10 km) Ula (21.90 km) ve Çiçekli (12.55 km) etaplarını ikişer kez geçerek 18:33'ten itibaren yine Asparan'da günü tamamlayacaklar. Türkiye Ralli Şampiyonası'nı takip eden ekipler de, rallinin sadece Cuma günü koşulacak 145 km. özel etaptan oluşan bölümünü geçerek şampiyonaya puan taşıyacaklar.

CUMARTESİ GÜNÜ ROTA GÖKOVA KÖRFEZİ

15 Eylül Cumartesi sabahı 07:42'de bir kez daha Asparan'daki servis alanından güne başlayacak olan ekipler, bu kez Gökova Körfezi'ne yönelerek Yeşilbelde (36,00 km.) Datça (10,70 km.) ve İçmeler (20,40 km.) etaplarını ikişer kez geçecekler ve rallinin ikinci gününü 17:46'dan itibaren yine Asparan'da kurulu servis park'ta tamamlayacaklar.

Rallinin son günü olan 16 Eylül Pazar, 09:25'te direksiyon başına geçecek olan ekipler, Marmaris (7,12 km.) Ovacık (8,04 km.) Gökçe (13,25 km.) etaplarını geçtikten sonra Marmaris-2 adıyla geçilecek olan Power Stage (avantaj etabı) ile ralliyi noktalayacaklar. Bu etabın servis alanının girişinde bitiyor olması da Dünya Ralli Şampiyonası'ndaki 'ilk'lerden birisi olacak... Rallinin finiş seremonisi ve



ödül töreni de saat 14:28'den itibaren Asparan Servis Park'taki podyumda gerçekleştirilecek.

Seyircilerin tüm özel etapları ücretsiz olarak izleyebileceği Türkiye Rallisi'nin seyirci noktaları ve bu noktalara ulaşım alternatifleri resmi web sitesi www.rallyturkey.com da yayınlanacak.

2018 Dünya Rallisi Puan Durumu (sürücüler)	
Thierry Neuvılle	172
Sebastien Ogier	149
Ott Tanak	136
Esapekka Lappı	88
Andreas Mikkelsen	65

2018 Dünya Rallisi Puan Durumu (markalar)	
Hyundai ShelL Mobis WRT	254
Toyota Gazoo Racing WRT	241
M-Sport Ford WRT	224
Citroen Total Abu Dhabi WRT	159

car TOP 10.

Sahip olmak istediğimiz fikirler

Elbette birileri bunu düşündü ve bizim için yaptı. Bakın otomobil dünyasına ilginç ve sahip olmak istenen ne fikirler var.



1

ÇANTA ASKISI

Bu her scooter'da yaşana bir sorundur. İşte bu yüzden bir askıdan ilham alındı. Böylece satın aldığınız tavuk, sosu kabine akmadan eve ulaştırılabiliyor. Aynı zamanda eve giderken aldığınız alışveriş poşetlerini de buraya asabilirsiniz.



2

MITSUBISHI EĞİM ÖLÇER

Konsolda havalı bir şekilde duruyor ve Pajero kullanıcılarına, savaş uçağı fantazisi yaptırıyor. Yan camınızdan ne geçtiğinin de önemi yok. Buna bakarken dikkatli olun, yoksa kazalar sizin suçunuz olur...

3

SERGIO MARCHIONNE'NİN SAUBER F1 USTALIĞI

Ferrari, büyük politik tartışmalarla her zaman F1'in en büyük oyuncusu olmuştur. Renault ve Mercedes gibi takımlar başkalarına motor sağlıyor. Marchionne ise, Ferrari motorlarını Sauber'de Alfa'ya çevirdi. Şimdi Ferrari, masada güçlü bir ele sahip.





4

MCLAREN'İN BİR ARACI

Ferrari önden motorlu V8'ler, önden motorlu V12'ler ve ortadan motorlu V8'lerden uzaklaşıyor. Tek umudumuz yeni ortadan motorlu V12. Diğer yandan McLaren ise çift V8'i karbon tüpe yerleştiriyor ve güzel seslerle karşımıza çıkıyor. İyi iş. Dahice.



5

LOTUS ELISE PEDALLARI

Alüminyum harikası burada kendisini gösteriyor. Elise tamamen sürüş eğlencesine odaklı ve pedallar da bunun bir parçası. Oldukça büyük bir hassasiyetle yapılmış. Çok şık görünüyor. Hafif ve kullanışlı. Kısacası tam bir Lotus.



6

TT SICAKLIK KONTROLLERİ

Onlarca yıldır, kabin sıcaklığını ayarlamak gibi basit bir işlem, bütün konsolu kapladı. Düğmeler, dönen düğmeler, kaydırılan düğmeler ve birçok karmaşa. Audi tüm bunları temizleyip, kabinde özenli bir çalışma yaptı. Böylece ortaya zarif bir havalandırma sistemi çıktı. Bravo.



7

ESKİ OTOMOBİLİNİZİ YENİDEN YAPMAK

20 yıl önce Beetle, Ford GT ve Mini gibi ikon otomobiller, son tasarımlara ilham verdi. Her yerimiz Retro doldu. Peki aynı aracı yeniden tasarlamak neden rahatsız edici olsun ki? Bunu tam olarak Jaguar Lightweight EType ve Aston DB4 GT'de gördük



8

FERRARI MANETTINO

Sürüş modları en kolay nasıl sunulur? Alt menüler arasına sıkıştırmak, Dinamik moda giriş yaparken kaza yapma riski almak değil mi? Vites kolunun ardına bir düğme eklemek nasıl? Yanlışlıkla bir yere basmanız çok olası. Ferrari doğru olanı buldu ve bunu harika bir düzenle gerçekleştirdi.



9

OFF ROAD ELEKTRONİKLERİ

Hiç kimse onları kullanmıyor ama Land Rover'ın elektronik off-road sürücü yardımcıları, kullanıcılar için mutlaka alınmalı. Terrain Response artık her moda sahip böylece çamurlu bir festivalden rahatça çıkabilirsiniz. Yolda kalmanız pek mümkün değil.



10

BENTLEY BENTAYGA

Bozulmamış okyanusları plastik torbalarla doldurma aşkı gibi dünya da sınır tanımadan lüks SUV'lara açlık duyuyor. Bentley'in buna tepkisi ne mi oldu? Dünyanın en iyi yarı-lüks SUV'u Q7'yi aldılar ve onu ileriye taşıdılar. Fiyatı da ikiye katladılar. Herkes mutlu; özellikle de şirketin üst yöneticileri.

ALFA ROMEO STELVIO

BİR SUV'DEN DAHA FAZLASI



ALFA ROMEO **STELVIO**

Ortalama yakıt tüketimi (1 lt/100 km) 7 / CO_2 emisyon değeri 161 gr/km'dir.



La meccanica delle emozioni

